

FFL - GH
334
V-1



**PODER, LUJO Y CONFLICTO:
COCHES, CARROZAS Y SILLAS DE MANO
EN LA CORTE DE LOS AUSTRIAS,
1550-1700**

UNIVERSIDAD AUTONOMA MADRID
REGISTRO GENERAL

Entrada 01 N°. 200400011336

00/06/04 12:01:50

ALEJANDRO LOPEZ ALVAREZ

Director de Tesis: Prof. José Martínez Millán

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID
Facultad de Filosofía y Letras
Departamento de Historia Moderna

Junio de 2004

T. I

El primer bien que produce el coche es la autoridad, porque siempre el que le mantiene goza entre el pueblo de distinción.

El segundo es la conveniencia, porque el ser qualquiera brevemente transportado de un parage a otro distante es la cosa mas acomodada que se puede apetecer.

El tercero el librarse de la intemperie, particularmente en dias sumamente frios, lloviosos o de mucho calor...

El quarto es el ahorro de tiempo por que en pocas horas evacua qualquiera que va en coche mucho que hacer.

Anónimo, *Tratado del coche*, 1796.

Alle Kräfte der Mechanik und bildenden Künste vereinigen sich, dieses Schoßkind unseres Luxus zu vervollkommen; wenige Gegenstände des Luxus setzen so viele Handwerker in Arbeit und Verdienst, als die Kutschen. Ohne die Gewiner der Materialien, ohne die ersten Bearbeiten derselben, und Kaufleute und Krämer mitzurechnen, gehören dahin: Wagner, Stellmacher, Rademacher, Tischler, Grob-Schmid, Kleinschmid, Schlösser, Sattler, Posamentier, Glaser, Bildschnitzer, Roth- oder Bild-Gieser, Ciseleur oder Metallschneider, Dreschler, Mahler, Vergolder und Lackierer.

J.G. Krünitz, *Oeconomisch-technologische Encyklopädie*, 1794, vol. 57, p. 277.

Índice

INTRODUCCION	3
<u>1. LA CORTE</u>	3
1. 1. LA CORTE COMO ELEMENTO ARTICULADOR DE LAS MONARQUIAS MODERNAS	4
1. 2. LOS ESTUDIOS SOBRE LA CORTE	5
<u>2. LA APARICION DEL COCHE Y LA INVESTIGACION HISTORICA SOBRE LOSCARRUAJES</u>	7
2. 1. LA APARICION DEL COCHE	8
2. 2. LA INVESTIGACION SOBRE LOS CARRUAJES REPRESENTATIVOS EN EUROPA	11
2. 3. LA INVESTIGACION SOBRE LOS COCHES EN ESPAÑA	14
<u>3. FUENTES Y BIBLIOGRAFIA</u>	22
PRIMERA PARTE EL REY Y LOS COCHES	
CAPITULO 1	
LA INTRODUCCION DEL COCHE EN LA CABALLERIZA REAL	28
<u>1. LA CABALLERIZA REAL</u>	28
1. 1. ANTECEDENTES DE LA CABALLERIZA	30
1. 1. 1. La caballeriza borgoñona según Olivier de la Marche	31
1. 1. 2. La caballeriza del emperador	35
1. 1. 3. Las caballerizas del príncipe Felipe, 1535-1559	37
1. 2. CAMBIOS Y PERMANENCIAS EN LA CABALLERIZA DE FELIPE II	38
1. 2. 1. Funciones y preeminencias del caballerizo castellano y borgoñón	39
1. 2. 2. La reforma de la caballeriza en el reinado de Felipe II	43
1. 2. 2. 1. <i>El guardanés</i>	45
1. 2. 2. 2. <i>Instrucciones al sillero, guarnicionero, frenero, cordonero y otros</i>	46
1. 2. 2. 3. <i>El furrier</i>	46
1. 2. 2. 4. <i>El contador</i>	47
1. 2. 2. 5. <i>El palafrero</i>	48
1. 2. 2. 6. <i>El librador</i>	49
1. 2. 2. 7. <i>Los picadores</i>	50
1. 2. 2. 8. <i>El ayo de los pajes</i>	51
1. 2. 2. 9. <i>El cochero mayor</i>	53
1. 2. 3. Reformas en la caballeriza durante la segunda mitad del reinado	53
1. 3. REFORMAS EN LA CABALLERIZA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII	54
1. 3. 1. Las reformas de la caballeriza de 1612	55
1. 3. 2. Las reformas de la caballeriza en tiempos del conde duque	58
<u>2. LOS COCHES Y LOS CAMBIOS EN LA ETIQUETA Y EN LA IMAGEN DEL REY</u>	62
2. 1. LOS VEHICULOS REPRESENTATIVOS EN LA MONARQUÍA HISPANA	63
2. 1. 1. Las literas	64
2. 1. 2. Coches, sillas y trineos	68
2. 2 LOS CAMBIOS EN EL CEREMONIAL REAL	76
2. 2. 1. Las ceremonias de la caballeriza, 1561-1563	76
2. 2. 3. Los cambios de los años 80, el alejamiento del rey	79
2. 2. 2. 1. <i>El coche y la etiqueta: la ocupación de los asientos y los encuentros y saluciones</i>	81
2. 2. 2. 2. <i>El coche y las salidas de secreto, los paseos públicos y el acceso al zaguán de palacio</i>	84
2.2.2.3. <i>Las entradas en coche</i>	90
2. 2. 3. Los coches de 6 caballos, regalia del monarca	98
CAPITULO 2	
LOS COCHES Y LA IMAGEN DEL REY	101
<u>1. EL CARRUAJE Y EL MITO</u>	101
<u>2. PROPAGANDA, COMPETENCIA Suntuaria Y SACRALIZACIÓN DEL COCHE REAL, 1600-1700</u>	106
2. 1. LA PUBLICITACIÓN DE LOS COCHES DEL REY, 1600-1650	107
2.1.1. La consolidación del coche como atributo de la nueva corte, 1599-1610	108
2.1.2. Institucionalización, competencia suntuaria y publicitación desde 1611	111
2.2. CENTRALIDAD, DISTANCIAMIENTO Y SACRALIDAD DE LOS COCHES DEL REY, 1650-1700	121
2.2.1. Nuevos cambios en la Caballeriza real y la imagen del monarca	121
2.2.2. La centralidad del coche del rey	124
2.2.3. El Rey, el Santísimo y el coche	127
2.2.4. Los coches de los embajadores	137
<u>3. LOS COCHES DE LA ARISTOCRACIA, COMPETENCIA Y EMULACION</u>	147
3.1. LA INTRODUCCION DEL COCHE EN LAS CABALLERIZAS NOBILIARIAS	148

3.2. LA COMPETENCIA DE LOS COCHES DE LA NOBLEZA EN LA CORTE	149
3.3. EL COCHE EN LA CORTE SEÑORIAL	151
SEGUNDA PARTE EL COCHE Y LOS CORTESANOS	
CAPÍTULO 3	
INTRODUCCION. RESTRICCIONES Y PERMISION DEL COCHE, 1555-1610	159
<u>1. COCHE, NOVEDADES CORTESANAS EN CASTILLA Y GASTOS Suntuarios</u>	160
<u>2. EL DEBATE SOBRE EL COCHE: QUEJAS Y PRAGMÁTICAS RESTRICTIVAS, 1555-1599</u>	163
2.1. LAS CORTES Y LOS COCHES: UN RECHAZO SIN PALIATIVOS, 1555-1578	163
2.2. LA PRIMERA REGULACION DEL USO DE LOS COCHES, LA PRAGMÁTICA DE 1578	167
2.3. EL GIRO DE LAS ELITES CASTELLANAS A FAVOR DEL COCHE	171
2.4. LOS INTENTOS DE CONTROL DEL DESORDEN SOCIAL. LA PRAGMATICA DE 1593	182
<u>3. LA APERTURA EN EL USO DEL COCHE Y LOS NUEVOS INTENTOS RESTRICTIVOS, 1600-1610</u>	185
3.1. LA PRAGMÁTICA DE 1600 Y LA INTEGRACIÓN DE LAS ELITES URBANAS EN LA MONARQUÍA	186
3.2. NUEVOS PROYECTOS DE REFORMA, EL CAMINO A LA INSTITUCIONALIZACIÓN	190
3.2.1. Peticiones solicitando un coche barato	190
3.2.2. La institucionalización de las sillas de mano, 1604	193
3.2.3. Los intentos de reformar los coches	195
CAPITULO 4	
LA INSTITUCIONALIZACION DEL USO DEL COCHE, 1611-CA. 1630	200
<u>1. LA CONFIGURACION DEL LA SOCIEDAD CORTESANA. LA PRAGMATICA DE 1611</u>	200
<u>2. LAS LICENCIAS EN LAS PRIMERAS DECADAS</u>	206
2. 1. LAS LICENCIAS EN MADRID	209
2. 2. LAS LICENCIAS EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL REINO	215
<u>3. AJUSTES DE LA PRAGMÁTICA</u>	222
3.1. EL AUMENTO DE LAS LICENCIAS. LAS LICENCIAS PARA COCHES DE 2 CABALLOS, 1611-1617	222
3.2. LAS REFORMAS DE 1618-1621	225
3.2.1. La restricción de las licencias desde 1618	226
3.2.2. La potenciación de la agricultura y la pragmática de 1619	228
3.3. LAS REFORMAS DE LOS AÑOS 1622-1632	236
3.3.1. Paradojas de la reforma: el aumento de las licencias, 1622-1623	237
3.3.2. Las licencias para coches de mulas y las pragmáticas de 1628 y 1632	242
3.3.2.1. Las licencias para coches de mulas	243
3.3.2.2. La pragmática de 1628	245
3.3.2.3 La pragmática de 1632	252
CAPITULO 4	
(continuación)	
<u>4. LOS EXCLUIDOS DEL COCHE, CONFLICTOS Y PROHIBICIONES</u>	258
4.1. LA URBE SIN COCHES: GRANADA Y SEVILLA, MALAGA Y VITORIA	261
4.1.1. Los conflictos por el coche en Sevilla	263
4.1.2. La prohibición de coches en Granada	290
CAPITULO 5	
FISCALIZACION Y NUEVOS INTENTOS DE JERARQUIZACION SOCIAL A TRAVES DEL COCHE, 1630-1700	307
<u>1. LA FISCALIZACION DEL USO DEL COCHE</u>	307
1.1. BANQUEROS, ASIENTOS Y COCHES	308
1.2. EL PRECIO DEL COCHE, EL FIN DE LA PROHIBICION GRANADINA Y LA PRAGMÁTICA FALLIDA DE 1636	312
1.3. LOS INTENTOS DE FISCALIZAR LOS COCHES, 1651-1688	322
<u>2. REFORMA Y JERARQUIZACION SOCIAL A TRAVES DE LOS COCHES. 1635-1700</u>	333
2.1. LOS INTENTOS DE REFORMA DE LOS AÑOS 1630	334
2.2. NUEVOS ENCOCHADOS Y NUEVAS MEDIDAS REFORMISTAS, 1645-1690	337
2.2.1. El coche de los alcaldes de corte	338
2.2.2. Las restricciones de los coches de seis mulas	343
2.2.3. Nuevas formas en la restricción del uso y la decoración de los vehículos	350
2.3. LAS PRAGMÁTICAS REFORMADORAS, 1674-1691	356
2.3.1. La pragmática de 1691: la exclusión del privilegio del coche	367
TERCERA PARTE EL DEBATE SOBRE EL USO DEL COCHE	
CAPITULO 6	
EL IMPACTO DEL COCHE EN LA CORTE. SU REFLEJO EN LA LITERATURA	381

<u>1. ALGUNAS PECULIARIDADES DE LOS COCHES</u>	381
<u>2. EL IMPACTO DEL COCHE EN LA CIUDAD</u>	385
2.1. CAMBIOS EN EL ESPACIO URBANO DE LA CORTE. TOLEDO, VALLADOLID, SEVILLA Y MADRID, 1570-1606	385
2.2. EL COCHE Y LOS CAMBIOS URBANOS TRAS LA INSTALACION DEFINITIVA DE LA CORTE EN MADRID	390
2.2.1. Los problemas con el empedrado, el tránsito, la seguridad y las cocheras	392
2.3. EL CONTROL POLICIAL DE LOS COCHES DE LA CORTE Y LAS NUEVAS FORMAS DE DELINCUENCIA	397
2.3.1. El control del tráfico y de espacios y precios de coches y sillas. <i>Hacer carruaje</i>	397
2.3.2 Nuevas formas de delincuencia y criminalidad mediante el coche	403
<u>3. EL COCHE EN LA CORTE</u>	411
3.1. LA ABUNDANCIA DE COCHES DEGÚN LOS EXTRANJEROS	411
3.2. IMÁGENES LITERARIAS DE LOS COCHES EN LAS CIUDADES DE LA MONARQUÍA	414
3.3. LOS TOPICOS SOBRE LOS COCHES DE MADRID	419
3.3.1. El coche en el piélago de la corte	424
3.3.2. El coche-casa, el coche-ciudad, el coche <i>infinito</i> , el coche <i>eterno</i> y otros motivos	429
3.3.3. La selección del espacio de la corte: el Prado y la calle Mayor	436
3.3.4. Tiempo de la corte, tiempo de la fiesta	438
 CAPITULO 7	
EL COCHE DE LOS PODEROSOS Y EL DEBATE SOBRE EL COCHE JUSTO	443
<u>1. EL COCHE Y EL NUEVO CORTESANO</u>	444
<u>2. EL COCHE COMO SIMBOLO DE STATUS DE LOS PODEROSOS</u>	454
2.1. REYES, NOBLES MINISTROS Y CABALLEROS EN COCHE	454
2. 2. TENSIONES EN TORNO AL USO LEGITIMO DEL COCHE	461
<u>3.EL DEBATE SOBRE EL COCHE JUSTO Y SUS CONSECUENCIAS</u>	466
3.1. LA PERDIDA DE LA CABALLERIA POR EL USO DEL COCHE	467
3.2. LA CRITICA ARBITRISTA DEL USO DEL COCHE	474
3.2.1. El memorial del licenciado Alonso Carranza	477
3.2.2. Fray Tomás Ramón y sus propuestas restrictivas	481
3.2.3. Cascales y los coches	483
3.2.4. Navarrete y sus ideas sobre los coches	484
3.2.5. Brochero y su discurso problemático del uso de los coches	489
3.3. LOS GASTOS DEL COCHE Y SUS CONSECUENCIAS SEGÚN FRANCISCO SANTOS	496
 CAPÍTULO 8	
LA USURPACIÓN DEL COCHE	501
<u>1. CRÍTICAS AL USO DEL COCHE: ASCENSO SOCIAL Y GASTO EXCESIVO, 1580-1610</u>	501
<u>2. LA USURPACIÓN DEL COCHE, 1611-1630</u>	510
2.1. EL COCHE DE LOS VILLANOS	511
2.1.1. El coche de las villanas	516
2.1.1.1. La villana de Getafe	518
2.1.1.2. El coche de Sancho, Teresa y Sanchica	521
2.2. EL COCHE DE LOS PÍCAROS Y OTROS USURPADORES	525
2.2.1. Oficiales viles y pícaros en coche, 1599-1620	526
2.3. LA CARACTERIZACIÓN DEL COCHE USURPADO Y DE SU USUARIO, 1611-1630	532
2.3.1. Tipologías del coche injusto	532
2.3.2. Los problemas del coche usurpado	541
2.3.2.1. <i>Los epítetos del coche usurpado</i>	541
2.3.2.2. <i>Las incomodidades del coche</i>	543
2.3.2.3. <i>Los encochados</i>	547
<u>3. LA USURPACIÓN DEL COCHE DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO</u>	551
3.1. TENSIONES SOCIALES EN TORNO A LOS ESPURIOS USUARIOS DE COCHE	551
3.2. EL AFIANZAMIENTO DEL USURPADOR Y EL PÍCARO EN EL USO DEL COCHE	554
 CAPÍTULO 9	
COCHE, MUJER Y STATUS SOCIAL, COCHE Y GALANTEO, COCHE Y MATRIMONIO	568
<u>1. EL COCHE Y LAS POSIBILIDADES FEMENINAS</u>	568
1.1. EL COCHE, EL SEXO, LA SUBORDINACIÓN FEMENINA Y LA AUTOEDUCACIÓN DE LAS ÉLITES	569

1.1.1. La movilidad de las mujeres y el coche	572
2. COCHE Y VIRTUD, GALANTEO Y DISTINCIÓN SOCIAL	574
2.1. LA MUJER Y EL COCHE EN LAS FUENTES LITERARIAS HASTA 1600	574
2.2. AVISOS A LA DAMA	577
2.2.1. Distinción e inaccesibilidad	577
2.2.2 El coche de la dama honesta	582
2.3. EL GALANTEO A TRAVÉS DEL COCHE	591
2.3.1. Los galanes de palacio	592
2.3.2. El galanteo en la corte	597
2.3.2.1. El galanteo masculino y el coche	598
2.3.2.2. El coche como escenario femenino	604
3. COCHE Y MATRIMONIO	616
3.1. LA REVALORIZACIÓN DEL MATRIMONIO	616
3.2. CUESTIONAMIENTO, ASCENSO SOCIAL Y GASTOS	617
3.2.1. <i>El triunfo de los coches</i> , el coche permitido	621
3.2.2. El entremés <i>Los coches</i> , el coche ilegítimo	624
CAPÍTULO 10	
COCHE, MUJER Y ASCENSO SOCIAL. EL COCHE DESHONESTO Y DEMONIACO	628
1. EL PODER DEL COCHE SOBRE LA MUJER	628
1.1. EL COCHE Y EL DEMONIO	629
1.2. LA FUERZA DE LA PALABRA	631
1.3. LA NATURALIZACIÓN DEL COCHE COMO ELEMENTO FEMENINO	637
2. EL COCHE DESHONESTO	641
2.1. EL SURGIMIENTO DE LA OPINIÓN SOBRE LA DESHONESTIDAD DEL COCHE	641
2.2. LA INTENSIFICACIÓN DE LA CRÍTICA AL COCHE A PARTIR DE 1611	647
2.3. EL TRIUNFO DE LA PÍCARA EN COCHE, 1630-1650	654
3. LA DEMONIZACIÓN DEL COCHE Y LA MUJER	660
3.1. LA DEMONIZACIÓN DEL COCHE HASTA 1620	661
3.1.1. Los primeros testimonios sobre el coche demoníaco y el coche alcahuete	662
3.1.2. Dueñas, feas, viejas y viudas en coche. El coche cerdo y coche endemoniado	667
3.2. LA CULMINACIÓN DE LA IMAGEN DEL COCHE DEMONIACO, 1620-1630	673
3.2.1. El coche como pecado original	674
3.2.2. La endemoniada y el coche	677
3.2.3. Demonio, coche y mujer en 1626, el cenit de una imagen	683
3.3. LOS ÚLTIMOS EJEMPLOS DEL COCHE DEMONIACO. ASCENSO Y CAÍDA DE LOS ENCOCHADOS	687
CAPÍTULO 11	
LOS CRIADOS: COCHEROS Y MOZOS DE SILLA	694
1. COCHEROS Y SILLETEROS EN EL ESPACIO DE LA CORTE	694
1.1. EL CONTROL DE LOS SILLETEROS, 1594-1691	695
1.1.1. El control de los silleteros durante la institucionalización del uso de la silla	695
1.1.2. La reforma de los silleteros entre 1621 y 1691	700
1.2. LA ACTIVIDAD DE LOS COCHEROS, TEORÍA Y PRAXIS	704
1.3. EL COCHERO Y LA VIOLENCIA EN LA CORTE	717
1.4. EL STATUS SOCIAL DE LOS COCHEROS	722
2. LOS COCHEROS Y SILLETEROS A TRAVÉS DE LA LITERATURA	728
2.1. ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LOS COCHEROS	729
2.2. EL COCHERO COMO OFICIO BAJO Y DEMONIACO EN LA CORTE	735
2.2.1. Cocheros y silleteros, seres del demonio	735
2.2.2. El nombre, el origen y el ser de los cocheros	741
2.3. COCHERSO Y MOZOS DE SILLA COMO PROTAGONISTAS, EL BUEN CRIADO	749
2.3.1. <i>Los esclavos libres</i> , de Lope	752
2.3.2. <i>La paredes oyen</i> , de Alarcón	753
2.3.3. <i>El cochero honroso</i> , de Andrés de Prado	755
2.3.4. <i>Los riesgos que tiene un coche</i> , de Antonio Hurtado de Mendoza	756
BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	759
ARCHIVOS, BIBLIOTECAS Y MUSEOS CONSULTADOS	790
ABREVIATURAS	795

El parco reconocimiento de los carruajes representativos en el mundo académico actual tiene que ver sin duda con la relativa escasez de ejemplares de la época (hoy en día no llegan a una docena los coches anteriores a 1700), pero sobre todo con la dificultad para entender que había detrás de estos enseres y de su uso¹. Las líneas que siguen pretenden situar en su adecuado contexto histórico el comienzo del uso de los coches en Castilla y los debates habidos en torno a él.

La introducción reivindica el estudio del coche como tema propio de la corte y repasa brevemente el auge de los estudios sobre la corte habidos en los últimos años y los estudios sobre los coches en Europa y en España. Las tres partes en las que se divide el trabajo son las siguientes: los coches del rey, los coches de los cortesanos y el debate sobre su uso.

En la primera parte (caps. 1 y 2) se analiza cómo era la sección de la Casa real en la que se integraron los vehículos representativos, es decir la Caballeriza y los cambios habidos en su planta y en el ceremonial de resultas tanto de la evolución de la propia Monarquía filipina como de la misma introducción de los carruajes. Luego se presta atención a como el uso del coche fue objeto de paulatino interés en la propaganda real.

En la segunda parte se analiza a lo largo de tres capítulos, el proceso de reforma del uso de los coches desde su inicio en el último tercio del siglo XVI (cap. 3) y la posterior institucionalización de los años 1611-1630 aproximadamente (cap.

¹ Como escribió Kugler, el espectador siente una suerte de admiración ante los ejemplares conservados hoy en día, pero apenas si puede valorar la importante función cumplida por estos vehículos en la vida cortesana europea, más aun, no esta en situación de establecer una justa correspondencia con la realidad histórica, G. Kugler en, H. Haupt, G. Kugler, H. Lorenz y V. Press, *Joseph Wenzel von Liechtenstein. Fürst und Diplomat im Europa des 18. Jahrhunderts*, Vaduz, 1990, p. 55. Hoy en día, la fantasía popular compendia en la extremada riqueza, cuando no en lo raro o lo fabuloso, el uso de los carruajes; no hace mucho, cuando la celebración de sus 50 años de reinado, la reina Isabel II salió por Londres en una carroza de la que la prensa llegó a decir que era de oro ¡macizo!, véase *El Mundo*, 5-6-2002, pp. 1 y 32.

4), hasta las pragmáticas restrictivas de finales del siglo XVII (cap. 5). Aquí tratamos de arrojar luz sobre la cuestión de quién tuvo coche y porqué y quien no lo alcanzó y debido a qué motivo, además de analizar con detalle las prohibiciones a su uso que se dieron en varias ciudades de Castilla.

En la tercera parte analizamos una serie de cuestiones relativas al debate sobre el uso de los coches. En primer lugar los cambios que este introdujo en la corte, tanto desde el punto de vista urbanístico como ideológico (cap. 6). Seguidamente consideramos el argumento central del debate, quién debía tener o usar coche. En ese sentido analizamos los cambios que el coche impuso al nuevo cortesano y como justificaron este uso diferentes escritores, moralistas y arbitristas (cap. 7). Después consideramos las diatribas lanzadas contra quienes tenía o usaban el coche sin sangre noble para ello, especialmente entre los hombres (cap. 8). Esta distinción se hacía necesaria porque los ataques a las mujeres que querían subir de status social fueron mucho más beligerantes y abundantes que los habidos contra los hombres (cap. 10). Pero además, porque convenía analizar cómo se disciplinó a la mujer noble para que se distinguiera de las demás mediante un uso honesto del coche, particularmente en el galanteo y se mantuviera en los estrechos márgenes de la estructura patriarcal (cap. 9). Finalmente analizamos el status social, la disciplina laboral y las críticas lanzados a los criados encargados de los vehículos representativos, es decir, cocheros y mozos de silla (cap. 11).

INTRODUCCION

Nuestro objeto de estudio, el uso de los carruajes representativos, fue un fenómeno típico de la corte, la forma política propia de las sociedades europeas de la época Moderna, como han demostrado diversos estudios en los últimos años. Conviene asentar bien la primera afirmación para superar las explicaciones meramente técnicas (predominantes en la investigación de lengua alemana) y todavía más las misceláneas de anécdotas (dominantes en los estudios españoles), que constituyen el estado actual de la investigación sobre el tema. Una breve reseña de las fuentes utilizadas en este trabajo podrá mostrar que encarar esta investigación de forma solvente solo podía hacerse acudiendo a una documentación cualitativa y cuantitativamente relevante, que diera cuenta por un lado, de lo que se debatía en el uso del coche, la gracia del rey y la pertenencia a la corte, y por otro, que mostrara cuáles fueron los discursos legitimadores y las pautas de comportamiento que se generaron en la corte torno a este uso.

1. LA CORTE

A mediados del siglo XX surgió un interés por explicar la génesis y evolución del “Estado Moderno”, pero proyectando en el pasado las estructuras del Estado burgués del siglo XIX. Cualquier manifestación política o institucional propia de las monarquías europeas de época Moderna era adscrita en los moldes institucionales del Estado burgués, mientras se ignoraban o malinterpretaban aquellos organismos y practicas que no tenían fácil acomodo en esa estructura política. Entre las instituciones ignoradas se encontraba la corte y la Casa Real, a las que como mucho se estudiaba desde un punto de vista cultural o ceremonial, siempre de

importancia secundaria en el orden político. Otros fenómenos, como el que vamos a tratar aquí, ni siquiera alcanzaban la categoría de objeto de análisis y quedaban relegados al anecdotario, siendo así que resultan instrumentos esenciales para entender la forma de hacer política en las Monarquías modernas.

1. 1. LA CORTE COMO ELEMENTO ARTICULADOR DE LAS MONARQUIAS MODERNAS

El Estado dinástico estaba orientado hacia la persona del rey que concentraba diferentes formas de poder y de recursos materiales y simbólicos en sus manos. A través de una redistribución selectiva de favores, los monarcas pudieron mantener unas relaciones de dependencia o de reconocimiento personal y perpetuarse en el poder. Las estructuras políticas de las Monarquías de la Edad Moderna se desarrollaron a partir de lazos personales como correspondía a una organización política derivada del feudalismo. Sin embargo, estos lazos eran demasiado débiles para controlar sociedades cada vez más numerosas y complejas y además se extinguían con el tiempo, de ahí que esas nuevas Monarquías tendieran a ejercer su poder a través de instituciones que perduraban en el tiempo y que no eran incompatibles en modo alguno con la existencia de relaciones personales. Las instituciones cumplieron así dos objetivos importantes: por un lado contribuyeron a la paz social, a través de la exigencia del cumplimiento de las leyes que emanaban de ellas; por otra parte, las instituciones mantuvieron las situaciones de privilegio de quienes las crearon o quienes las componían y permitieron que esos grupos sociales transmitieran su status en herencia sin peligro de perderlo.

La creación de instituciones capaces de integrar toda la sociedad con el fin de gobernarla fue un largo proceso que duró buena parte de la Edad Moderna, sin que ello llevara a sustituir las relaciones personales propias de épocas anteriores. En ese proceso, las Monarquías hubieron de colocar a todos los grupos sociales del reino bajo su campo de poder e influencia, articulando la sociedad a través de una serie de redes de poder no institucionales, cosa que se llevó a cabo por integración y no por imposición. Instancias de poder como la "Casa Real" y la "Curia Regis" aumentaron entonces su importancia y se modificaron para poder

contribuir a este proceso. La aparición de la corte resultó fundamental no solo como espacio de encuentro entre el monarca y las elites del reino, sino también como centro donde los letrados elaboraban las leyes. En la corte se comenzó también a ensalzar la figura del monarca a través de manifestaciones culturales, al mismo tiempo que una nueva forma de conducta se imponía paulatinamente en los personajes cortesanos².

1. 2. LOS ESTUDIOS SOBRE LA CORTE

La corte ha atraído especialmente a estudiosos del campo de la sociología y la antropología, de la historia política y de la historia social. Entre los primeros e influyentes estudios sobre la corte se encuentran los realizados por Norbert Elias, trabajos en los que mientras daba un protagonismo inédito al tipo cortesano como hombre político por antonomasia del Antiguo Régimen, consideraba que en su surgimiento eran definitivos los patrones de conducta en los que predominaba el autocontrol, la vergüenza y la contención de los instintos. La corte venía a ser así, el espacio en el que el rey domeñaba a la nobleza y ésta se civilizaba³.

Aunque esta visión ha tenido abundantes críticos entre sociólogos e historiadores⁴, durante años ejerció un enorme atractivo. Entre los que siguieron mas o menos la línea abierta por Elías, estuvo la corriente de la historia social constitucional. Según esta, el absolutismo ya no se expresaba de forma primordial en la administración estatal ni en las doctrinas políticas; su característica definidora era la forma de vida. Los súbditos experimentaron el control y la represión en todas la manifestaciones de su vida publica y privada. El autocontrol y el autodomínio fueron fenómenos propios de este proceso psicológico y moral de disciplina social

² Véase a este respecto J. Martínez Millán, *Introducción*, en J. Martínez Millán y S. Fernández Conti (Dir.), *La corte de Felipe II*, en prensa.

³ Norbert Elías, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Madrid, 1987 (edición original 1939) y *La sociedad cortesana*, Madrid, 1982.

⁴ Véase un resumen en S. Mannel, "Time and Taboo, Civilization and Sciences: The Work of Norbert Elias", *Journal of the Anthropological Society of Oxford*, 11, 1980, pp. 83-95. Entre los historiadores, C.S. Jaeger, *The Origins of Courtliness. Civilizing Trends and the Formation of Courtly Ideals 939-1210*, Philadelphia, 1985, pp. 4-10, también M. Knox, "Disciplina. Le origini monastiche e clericali della civiltà delle buone maniere in Europa", en *Annali dell'Istituto storico italo-germanico in Trento*, 18, 1992.

que acabo siendo impuesto al conjunto del Estado y de la economía a través de la burocracia, el mercantilismo y el militarismo⁵.

Para estas corrientes, la clave interpretativa era la estructura. Desde la sociología a Elías o a Kruedener les interesaba la estructura de la sociedad de corte como manifestación social del absolutismo, mientras que, desde un punto de vista más antropológico, para Oestreich el disciplinamiento social era un fenómeno estructural que afectaba al Estado, a la sociedad y al individuo. El problema del estructuralismo es que no dejaba demasiado sitio para los cambios, cuestión central para el historiador, y que lo estructural parecía conducir de forma inexorable a estudiar las instituciones de los Estados modernos, al considerarse que estas articulaban la sociedad, cuando a la luz de otras investigaciones, parece que son las élites de poder y las relaciones no institucionales las que, en realidad, articulan la sociedad⁶.

Lejos de estos planteamientos, la historiografía italiana ha estudiado la corte desde posiciones distintas a la teoría de la "disciplinización social". El grupo *Europa delle Corti* ha hecho hincapié en la disimulación, la gracia, la amistad y la prudencia (valores y actitudes que conformaron el estilo de vivir cortesano) en lugar de en la disciplina y la autoridad y además ha puesto el acento en las raíces clasicistas de la cosmovisión europea del Antiguo Régimen⁷. También se interesaron por la corte, desde el punto de vista político, varios estudiosos anglosajones⁸. Entre las propuestas más acabadas, estaba el de estudiar la corte partiendo del presupuesto de que las relaciones políticas que se establecían en ella lo eran a través de redes clientelares y que el gobierno se ejercía más por relaciones no institucionales que a través de relaciones institucionales. El caso inglés mostraba que la corte era una

⁵ Véase G. Oestreich, "Problemi di struttura dell'assolutismo europeo", en E. Rotelli y P. Schiera, *Lo Stato Moderno*, Bolonia, 1991, vol. I, pp. 173-191. También la historiografía germánica se unió al interés teórico por las estructuras del poder absolutista, véase F. von Kruedener, *Die Rolle des Hofes im Absolutismus*, Stuttgart, 1973 o H.C. Ehalt, *La corte di Vienna tra Sei e Settecento*, Roma, 1984.

⁶ Cfr. Martínez Millán, op. cit. *Introducción*.

⁷ Véase A. Prosperi (ed.) *La corte e il "cortegiano"*, Roma, 1980, C. Mozzarelli (ed.), *"Familia" del Principe e Famiglia aristocratica*, Roma, 1988, 2 vols., *Introducción* de A. Quondam al tratado de S. Guazzo, *La civil conversazione*, Modena, 1993.

⁸ El interés por la corte arrancó de las discrepancias científicas entre G.R. Elton y sus discípulos, especialmente D. Starkie, véase D. Starkie, D.A. Morgan, J. Murphy, O. Weight, N. Cuddy y K. Sharpe, *The English Court from the Wars of the Roses to the Civil War*, Londres, 1987, pp. 11-13.

derivación de las estructuras de la Casa real que con el tiempo se había dividido en tres partes separadas mediante las que se graduaba el acceso al monarca, verdadera meta de todo cortesano. R.G. Asch y A.M. Birke contestaron esta postura al tiempo que criticaban a Norbert Elias. Aunque asumían la tesis de los historiadores ingleses en cuanto al papel que desempeñó la corte en los orígenes de las Monarquías Modernas (no había separación entre corte y Estado), criticaban que la tesis de Starkie no explicaba como la corte integraba al reino, por lo que proponían varias líneas de estudio destinadas a explicar mas adecuadamente el papel que tuvo la corte en la formación de los Estados Modernos⁹. La cuestión importante es que estos autores no han logrado definir el concepto de corte desde el punto de vista político y parecen estar de acuerdo en la idea de que la historia de la corte era la de quienes tuvieron acceso al monarca, una visión a la postre reduccionista y equivocada.

2. LA APARICION DEL COCHE Y LA INVESTIGACION HISTORICA SOBRE LOS CARRUAJES

El uso de los carruajes representativos, (coches, carrozas, literas, pero también sillas de mano y trineos) se extendió en un momento de la historia de Europa en el que las transformaciones experimentadas por las Monarquías dinásticas necesitaban de nuevos instrumentos para separar a quienes hacían la política y quienes conformaban la corte, de la masa de los gobernados. Los avances técnicos alcanzados por los carruajes distanciaron y diferenciaron al príncipe y a los cortesanos, porque contribuyeron no solo a que pudieran viajar más rápida y cómodamente, sino sobre todo, a explicitar el poder, la riqueza y el status de sus dueños. Su uso no puede pues, separarse del nacimiento de la corte como forma de poder típica de las sociedades modernas.

⁹ Convenía explicar el proceso de integración de la nobleza en el nuevo organismo, la creciente distancia y sacralización que fue adquiriendo el monarca dentro de la nueva organización política, el proceso de burocratización de las Monarquías y el fenómeno del patronazgo y clientela cortesanos, R.G. Asch y A.M. Birke (eds.), *Princes, Patronage and Nobility. The Court at the Beginning of the Modern Age*, Oxford, 1991, pp. 18-21. En esta línea se publicó otro estudio que abordando los orígenes del Estado Moderno, no dejó de subrayar el papel de la corte en ese proceso, haciendo referencia a los estudios italianos sobre el tema, G. Chittolini, A. Milho, P.

Aunque los carruajes representativos fueron habituales en el mundo romano, habían desaparecido a lo largo de la Edad Media. Los cambios experimentados en la corte borgoñona propiciaron la aparición de nuevos vehículos representativos en el siglo XII que se extendieron paulatinamente a otras cortes europeas. Pero fue el coche, invento que tuvo lugar en Hungría al añadirse suspensión a la caja a través de unas correas, el enser que extendiéndose a partir del siglo XIV por Europa al compás de los cambios políticos habidos en las Monarquías, acabó convertido en atributo de los cortesanos y en elemento imprescindible del poder del príncipe entre los siglos XVI-XIX.

Estas circunstancias son conocidas a través de una investigación histórica que desarrolló sobre todo en los países de lengua alemana y en la que el estudio del desarrollo técnico de los carruajes ha sido fundamental. Este hecho, junto a la existencia de importantes colecciones hipológicas ha propiciado el estudio de su evolución y su desarrollo, aunque menos el conocimiento de su papel social, dando lugar a interesantes proyectos de conservación y estudio que se han realizado en numerosos países de Europa. En España la investigación sobre los carruajes tiene una larga tradición vinculada a los estudios cervantinos y a la literatura en general, pero hasta ahora ha logrado magros resultados. Tampoco desde el punto de vista de la historia de la técnica las aportaciones han sido muy significativas, a pesar de la existencia de interesantes piezas museológicas de los primeros tiempos de la historia de los vehículos representativos.

2. 1. LA APARICION DEL COCHE

En el mundo antiguo abundaron los vehículos lujosos destinados al transporte de personas cuya existencia estuvo ligada inicialmente al culto y más tarde a las necesidades de transporte y representación de las élites. Pero los vehículos específicamente representativos dejaron de usarse tras la decadencia de Roma. Faltaban las condiciones sociales y económicas que los hacían posibles. El poder atomizado de las monarquías bárbaras, la decadencia de las vías de comunicación terrestres y probablemente el olvido de las técnicas

constructivas condujeron a que los numerosos tipos de carruajes de la época romana desaparecieran¹⁰.

Nuevas condiciones favorables a la existencia de vehículos representativos se dieron en el espacio franco-borgoñón entre los siglos XIII-XIV. Entonces apareció un tipo de carruaje destinado al uso femenino, particularmente para el viaje de bodas de las damas de alta alcurnia. El primer testimonio es del año 1207, cuando Beatriz, una hija de Ramón Berenguer, el último rey de Provenza, fue llevada para esposarse con Carlos I de Anjou a Nápoles en un carruaje decorado con terciopelo azul y bordado con lilas doradas. En años siguientes proliferaron las noticias sobre este tipo de vehículos. Así, en 1291, se construyó un carro para Juana de Navarra, esposa de Felipe el Hermoso. La costumbre del carruaje se extendió después por Italia. Hacia el 1300 se construyó en Milán un carruaje, *carretta*, cubierto con ricas telas, para la boda de Galeazzo Visconti con Beatriz de Este. Con ese coche la novia dio una vuelta por la ciudad¹¹. La presión social llevó a Felipe el Hermoso a prohibir su uso en 1294, mediante el famoso edicto *nulle Bourgeoise n'aura de char*¹².

Estos carros medievales, de cuyo uso hay abundantes testimonios en diversos países europeos, no se convirtieron en el fenómeno tan amplio como lo fue tiempo después el coche. Una importante razón para ello es que en estos tiempos la caballería es el referente cultural de las élites y la corte no había alcanzado el grado de desarrollo necesario. Hacia mediados del siglo XIV tuvo lugar una importante invención que consistió en proporcionar suspensión a los vehículos mediante una cadena o unas correas de cuero que, unidas a unos pivotes elevados por encima de las ruedas, permitían que la caja del vehículo quedara suspendida y no descansara ya sobre el eje. La primera descripción de un vehículo de este tipo es de 1342 y ya en las cuentas del duque de Berry aparecían desde 1374 *chars branlants* (carros suspendidos), que sorprendieron enormemente en la entrada de la reina Isabel de Baviera en París en 1405. En

¹⁰ H. Kreisel apuntó que uno de los últimos carruajes de la Antigüedad, un carruaje con caja en forma de torre, fue usado según Venacius Fortunatus por la princesa Gelasswintha desde Toledo a Rouen para casarse con Chilperico de Soissons, *Prunkwagen und Schlitten*, Leipzig, 1927, p. 13.

¹¹ R. Wackernagel, voz *Festwagen* en AA.VV., *Reallexikon zur Deutschen Kunstgeschichte*, Munich, 1987, vol. VIII, pp. 407-408, con más ejemplos.

¹² R. H. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen von 1696-1825. Ein Beitrag zur Geschichte der repräsentativen Zeremonienswagen*, Berlín, 1966, p. 11.

1457 el rey Ladislao V de Hungría regalaba a la reina francesa un *charriot branlant moult somptueux et riche*. A partir de fines del siglo XV, se asociaron con Hungría frecuentemente (*chariot a la façon de Hongrerie, careta de Kozo, caro de Coki, etc.*)¹³.

El uso de estos carros suspendidos por parte de reinas y princesas se extendió por Italia, Francia y los territorios imperiales. Su construcción y las noticias más relevantes sobre su uso están relacionadas con casamientos y viajes o entradas urbanas de las novias¹⁴. Con el tiempo, estos vehículos se extendieron allí donde los carruajes medievales habían tenido uso anteriormente, pero su mayor difusión tuvo lugar por Italia, cuna de muchas de las novedades cortesanas, algunas de cuyas ciudades los poseían por decenas, así Milán en 1525, donde se dice había 60 de cuatro caballos, Bolonia, donde había en 1564, una treintena o Florencia donde aparecieron en 1534. En Inglaterra Walter Ripon fabricó uno en 1555, y parece haber menciones desde 1536¹⁵. En Castilla se empezaron a usar en 1555 y algo después en Polonia¹⁶. Entretanto, tomando su nombre del lugar donde surgió, el pueblo húngaro de Kocsi, estos carruajes suspendidos fueron llamados coches, palabra que fue encontrando acomodo en las diversas lenguas europeas por esos años: en 1545 en francés¹⁷, en 1550 en español¹⁸, en 1562 en alemán, etc.

¹³ Wackernagel, voz *Festwagen* en *Reallexikon...*, p. 351.

¹⁴ Por ejemplo, los de Catalina de Austria, esposa de Carlos I de Baden (1447), Eleonor de Portugal casada con el emperador Federico III (ca. 1451), Beatriz de Anjou, segunda esposa del rey húngaro Matías Corvinus, (1476), Isabela Gonzaga casada en Mantua (1490), etc, Wackernagel, voz *Festwagen* en *Reallexikon...*, p. 351. El hecho de que la etiqueta caballeresca obligara al uso del caballo incide en que apenas haya noticias de carruajes para hombres, aunque los usaron también. El cardenal Hipólito de Este poseía carruajes húngaros a fines del siglo XV y Federico III fue el primer emperador que acudió a la elección imperial en Frankfurt en carruaje en 1474, aunque parece ser un caso aislado, pues se repitió nuevamente sólo con Maximiliano II en 1564, Kreisel, *Prunkwagen und Schlitten*, p. 19, 21-22 y 23.

¹⁵ Joseph Jobé, *Au temps des cochers*, Lausana, 1976, pp. 15-16. En 1556 Sir Philip Hoby tenía uno, Peter Edwards, "Une forme d'étalage ostentatoire: la mode des carrosses et l'aristocratie anglaise du XVII^e siècle", en Daniel Roche (Dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, 2000, p. 41.

¹⁶ Por ejemplo en Polonia los reyes y los obispos se sirvieron de carruajes ya desde la segunda mitad del XIV, currífices o carpentares, aunque el coche de origen húngaro no apareció hasta 1570 aproximadamente, Teresa Zurawska, "Polnische Prunkwagen und Schlitten im 16.-18. Jahrhundert", *ARW*, 10, 2002, pp. 30-45, resumen de su *Paradnie Pojazdy w Polsce XVI-XVIII wieku*, Cracovia, 1989.

Lo trascendental del asunto es que el coche se extendió por todas las cortes y grandes ciudades europeas a lo largo del siglo XVI dando lugar a una revolución en el transporte y en la representación de las élites. Esto no sucedió por el hecho de ser un vehículo más cómodo (aunque eso influyó en su extensión, lo que no le pasó a la litera), sino porque su aparición coincidió con la decadencia del caballero y el auge del cortesano y con una época de reforzamiento del poder de las Monarquías.

2. 2. LA INVESTIGACION SOBRE LOS CARRUAJES REPRESENTATIVOS EN EUROPA

La investigación sobre los carruajes representativos tuvo su origen en el ámbito germánico. En parte fue el interés en la historia de la técnica el que llevó a estos estudios, en parte también, la existencia de interesantes colecciones hipológicas cuya catalogación, restauración, conservación o exposición no ha cesado de producir interesantes trabajos y proyectos.

Los primeros pasos en la investigación se dieron ya en el siglo XIX, pero las obras que enmarcaron de una forma científica la investigación de los carruajes

¹⁷ Véase A. Hatzfeld, A. Darmesteter, *Dictionnaire général de la langue française*, Paris, 1964 y E. Gamillscheg, *Etymologisches Wörterbuch der französischen Sprache*, Heidelberg, 1928.

¹⁸ Sobre el origen húngaro del coche ya se pronunció favorablemente Pineda. Roque Barcia, en su *Primer diccionario general etimológico de la lengua española*, Madrid, 1881, decía que era palabra francesa y el *Diccionario* de la Academia, incorporaba la voz como proveniente del turco desde la edición XIIª, (1884) hasta la XVª (1925). En 1936, en la decimosexta edición, se reconocía su proveniencia directa de la voz magiar, *Kocsi*, carruaje, de resultas de la petición del académico Adolf Van Dam, quien propuso que se vieran sobre esta palabra internacional los grandes diccionarios etimológicos, véase fichas del *Catálogo General de la Real Academia*. Según Corominas era voz de origen checo, cosa que desmiente Lajos Asztalos, "¿Puede ser coche de orixe húngara?", *Verba. Anuario galego de filoloxía*, vol. 21, 1994, pp. 439-445. Fue a finales de los años 1940, cuando coche cambió radicalmente de significado, aunque hay testimonios muy anteriores. María Moliner aseguraba al respecto que *ahora se empieza a llamar así al "automóvil", con preferencia a este nombre que ha sido el usual*, *Diccionario de uso del español*, Madrid, 1983 (hay ediciones anteriores). Ya señaló J. Marías la larga historia de la palabra: *¿Podemos equiparar desde el punto de vista del uso, la palabra 'coche', de tan dilatada vigencia, con 'birlocho', que la tuvo tan breve? La realidad histórica y social del uso lingüístico*, Madrid, 1965, p. 24. Los antiguos coches se llaman hoy día "coches de caballos", "carruajes" y muy frecuentemente "carrozas", (cierta obra aseguraba que las carrozas llamadas coches, se convirtieron en el signo más importante de distinción social, José Calvo Poyato, *Así vivían en el Siglo de Oro*, Madrid, 1989, p. 49). Carroza es hoy día una persona mayor, especialmente alguien que pese a los años quiere aparentar, pero también designa a una persona anticuada y al homosexual viejo, véase M. Seco, O. Andrés y G. Ramos, *Diccionario del español actual*, Madrid, 1999.

representativos se produjeron ya en el siglo XX¹⁹. Entre los trabajos más importantes están los estudios sistemáticos de las colecciones alemanas y austriacas²⁰, o los catálogos conmemorativos de exposiciones de carruajes²¹. En los últimos años han proliferado la recuperación de colecciones menores de

¹⁹ La investigación sobre los coches se ha desarrollado sobre todo en los países de habla alemana. Ya J. Ch. Ginzrot, escribió su *Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderen alten Völker*, Munich, 4 vols. 1817 y 1830 (hay reedición en Hildesheim, 1979). Pero el primer intento científico de estudiar su aparición fue el de H. Kreisel, *Prunkwagen und Schlitten*, aunque el trabajo que situó realmente a los coches en el campo académico fue la tesis doctoral de R.H. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...* Esta obra fue seguida de otras aportaciones que han culminado en su edición del catálogo del Marstallmuseum de Munich, Wackernagel (Hrsg.), *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, Stuttgart, 2002. A partir de los años 1960 la empresa especializada en la construcción de ejes Bergische Achsen Kommanditgesellschaft (enclavada en Wiehl, Estado federal de Renania del Norte-Westfalia) propició diversos estudios sobre el fenómeno de los carruajes en general, publicando varias obras, W. Treue (Hrsg.), *Achse, Rad und Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte*, Munich, 1965 y Göttingen, 1986 (edición ampliada con nuevos trabajos). Desde 1991 publica una revista anual, *Achse, Rad und Wagen. Beiträge zur Geschichte der Landfahrzeuge*.

En Austria destacan sobre todo los trabajos de Herbert Haupt "Der "goldene Wagen" der österreichischen Herzogin Katharina (1420-1493)", *Livrutskammaren. Journal of the Royal Armoury Stockholm*, vol. XIV, 1976-78, pp. 173-194, "Der Brautwagen der Königin Anna vom Jahre 1611. Ein Beitrag zur Geschichte des Festwagens und seiner Funktion im Hochzeitszeremoniell der frühen Neuzeit", *ARW*, 1, 1991, pp. 21-25, "Vom Kobelwagen zur Grand Carosse. Der Wagenbau im 17. Jahrhundert am Beispiel des fürstlich liechtensteinischen Fuhrparks", *ARW*, 4, 1996, pp. 8-15, etc. También G. Kugler, *Die Wagenburg in Schönbrunn*, Graz, 1977 e *idem*, *Die Wagenburg in Schönbrunn*, Viena, 1996. En Suiza cabe destacar Andres Furger, *Kutschen und Schlitten in der Schweiz. Vom Streitwagen zum Stadtcoupé*, Zürich, 1993.

²⁰ Por ejemplo, los catálogos de Munich, como los realizados por L. Hager y Elmar D. Schmid, *Marstallmuseum in Schloss Nymphenburg*, Munich, 1990 y el citado de Wackernagel. La colección vienesa fue estudiada por G.J. Kugler, *Die Wagenburg in Schönbrunn*, en varias ocasiones. También se han catalogado colecciones menos conocidas, como hizo de Max Piendl sobre la caballeriza de la familia Thurn y Taxis, *Der fürstliche Marstall in Regensburg*, Kallmünz, 1966.

²¹ Hay que destacar el estudio de M. Petzet y R. Wackernagel de 3 carruajes de la corte bávara, *Bayerische Krönungswagen im Marstallmuseum Nymphenburg*, Munich, 1967. También el de Burkhardt Göres, *Berliner Prunkschlitten, Kutschen und Sänften des Barock*, Berlín, 1987, catálogo de la exposición realizada por el Museo de Artes Decorativas de Berlín sobre los carruajes de la corte prusiana, parte de ellos desaparecidos en la II Guerra Mundial. Para los coches de Correos Klaus Beyrer, (Dir.), *Zeit der Postkutschen*, Karlsruhe, 1993. También la exposición de 1992 de Munich, centrada en la carroza de la coronación de 1742, realizada con motivo de los 350 años de la coronación de Carlos VII, emperador de la Casa Wittelsbach en Frankfurt, con un pertinente catálogo, Elmar D. Schmid, *Der Krönungswagen Kaiser Karls VII. Wahl und Krönung in Frankfurt am Main 1732*, Munich, 1992. No obstante, la más interesante aportación tuvo lugar en relación al famoso *Goldene Wagen*, propiedad de los príncipes de Liechtenstein, que a lo largo del siglo XX ha sido expuesto en varias ocasiones. En los años 1970 se procedió a su restauración en el Wagenburg de Viena, presentándose entre 1977 y 1979 en una exposición que fue visitada por medio millón de personas y cuyo catálogo fue redactado por R. Wackernagel, G. Kugler y H. Haupt, *Der Goldene Wagen des Fürsten Joseph Wenzel von Liechtenstein*, Viena, 1977. En 1985 el carruaje fue presentado en el Museo de Arte Metropolitano de Nueva York, en el marco de la exposición "Liechtenstein. The Princely Collections", cuyo catálogo apareció escrito por G. Kugler, *The Golden Carriage of Prince Joseph Wenzel von Liechtenstein*, Nueva York, 1985. Todavía una nueva exposición retomaba el vehículo y a su dueño en 1990, H. Haupt, G. Kugler, H. Lorenz y V. Press, *Joseph Wenzel von Liechtenstein. Fürst und Diplomat...*

carruajes²² y en la actualidad hay diversos proyectos de investigación sobre los coches y las caballerizas en varias cortes centroeuropeas. Uno de ellos tiene como objetivo catalogar y restaurar los carruajes de la corte de Prusia²³, mientras que el segundo, iniciado en Viena en 2001, proyecta una amplia investigación sobre los coches y la caballeriza de la corte imperial entre 1740 y 1918 destinada a estudiar las piezas del Wagenburg de forma interdisciplinar hasta el año 2004²⁴.

La tradición de estudios y catalogación de las colecciones museísticas ha sido también muy destacable en Portugal, donde se encuentra el más importante museo de carruajes del mundo²⁵, mientras que en Francia se han llevado a cabo en los últimos años varios proyectos de investigación sobre los coches y las caballerizas²⁶. Diversas instituciones de Francia y Portugal han colaborado asimismo en proyectos de recuperación de carruajes, especialmente en la restauración del coche del embajador Fontes construido en 1716²⁷.

²² Como la de la Caballeriza de Dresde, desde 1991 renovada en el Augustusburg, palacio cercano a Chemnitz, T. Schulze, "Schätze aus dem Dresdener Marstall", *ARW*, 3, 1993, pp. 40-43.

²³ Las caballerizas reales de Berlín y Potsdam contenían 400 vehículos, que han quedado reducidos a 5 coches, dos trineos y tres sillas de mano. La investigación trata de documentar este enorme patrimonio perdido y restaurar las piezas existentes, Claudia Meckel, "Kutschen, Schlitten und Sänften. Ein Forschungs- und Restaurierungsprojekt", *ARW*, 8, 2000, p. 3.

²⁴ Monika Kurzel-Runtscheiner, "Forschungsprojekt: Die k.k. Hof-Wagenburg und der Wiener Wagenbau (1740-1918)", *ARW*, 9, 2001, p. 2.

²⁵ En Portugal también se han realizado interesantes trabajos: J.M. Pereira Botto, *Promptuario analytico dos carros nobres da Casa Real Portuguesa e das carruagens de gala*, Lisboa, 1909; Luciano Freire, *Catálogo do Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, 1923, Luis Keil, *Catálogo do Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, 1943, M.M. Cagigal e Silva, *Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, 1977, culminados por el reciente de Silvana Bessone, *O Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, 1993. Fuera de los catálogos del Museo de Coches, véase también J. Castel-Branco Pereira, *Viaturas de aparato em Portugal*, Lisboa, 1987 y Henrique de Campos Ferreira Lima, "Subsidios para una bibliografía dos coches em Portugal", *Arquivo Histórico de Portugal*, vol. V, 1946, pp. 343-359.

²⁶ Véanse los trabajos recogidos en Daniel Roche (Dir.), *Les écuries royales du XVIe au XVIIIe siècle*, Paris, 1998 e *ibidem*, *Voitures, chevaux et attelages du XVIe au XIXe siècle*.

²⁷ Fruto de la colaboración franco-portuguesa iniciada por Max Terrier, antiguo Conservador del Museo de Carruajes de Compiègne, fue la restauración de la berlina de Eu, proyecto que se prolongó durante 10 años y fue realizado por la Fundación Gulbenkian, los Museos de Francia y la municipalidad de Eu, cfr. *La berlina d'Eu; decouverte et restauration*, VHS, 33 mm, 1996. (Agradezco aquí a la Conservadora del Museo Louis-Philippe, Martine Bailleux, el poner en mis manos este estimable documental). El Museu Nacional de Coches de Portugal dedicó en 1996 un interesante estudio a las tres carrozas que se usaron en la embajada al Papa en 1716, hoy en día, los tres únicos ejemplares del mundo de carrozas abiertas de tipo romano, cfr. J. Calvet de Magalhães, E. Garret Pinho y S. Bessone, *Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI*, Lisboa, 1996 y un par de años más tarde se dio inicio a un ambicioso proyecto de restauración de uno de esos vehículos, el coche de los Océanos, hoy expuesto brillantemente en el MNC fruto

En general, estas obras se han dedicado al estudio del surgimiento de los coches y de su evolución técnica y constructiva, predominando los trabajos sobre la historia de los carruajes en los siglos XVIII y XIX, cosa comprensible debido a la composición de la mayoría de las colecciones hipológicas. Falta un análisis que, superando los casos concretos y la historia de la técnica, encuadre y explique adecuadamente el uso del coche en el espacio social que le vio nacer; la corte.

2. 3. LA INVESTIGACION SOBRE LOS COCHES EN ESPAÑA

El estudio de los vehículos de representación en España ha recibido históricamente cierta atención. Ya en la época de su institucionalización hubo varios autores que se preocuparon por dilucidar sus orígenes. Luis Brochero²⁸ y Navarrete²⁹, según confesaban, escribieron sendas obras sobre la historia de los coches, cuyo origen remontan a Roma o aun antes, pero ninguna de las dos llegó a ver la luz. El interés por los carruajes representativos está claramente unido a los estudios cervantinos iniciados en el siglo XVIII. Ya Gregorio Mayans en su *Vida de Miguel de Cervantes Saavedra*, aparecida en 1737, se preguntaba cómo era posible que Cervantes supusiera *introducido ya en tiempo de Don Quijote el uso de los coches*, cuando parecía indubitable a la luz de varios testimonios (Fernandez de Oviedo y Vanderhamen), que era posterior. Según Mayans el uso del coche era una moda francesa que se había contagiado a España³⁰.

Lo escrito por Mayans fue retomado y ampliado en sucesivas ediciones críticas de *El Quijote*. Las dos empresas más señaladas en este sentido fueron la de Pellicer aparecida en 1797 y la de Clemencín publicada entre 1833-1839. El

de la cual es, S. Bessone, C. Cabrita y A. Abreu, *O Coche dos Oceanos, Conservação e Restauro*, Lisboa, 1998.

²⁸ Luis Brochero, *Discurso problemático del uso de los coches. En que se proponen las conveniencias que tienen y los inconvenientes que causan*, 1626, BNM R 12944, en adelante, Brochero, *Discurso*.

²⁹ Fernández Navarrete, *Conservación de Monarquías y discursos políticos sobre la gran consulta que el consejo le hizo al señor Rey Don Felipe III*, 1626, Discurso XXXVII, *Del gasto de los coches*. Manejamos la edición de M.D. Gordon, Madrid, 1982, pp. 301-310, en adelante, Navarrete, *Conservación*.

³⁰ Gregorio Mayans y Siscar, *Vida de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, 1737, edición de A. Mestre, Madrid, 1972, pp. 110 y 112-113. Para Mayans el uso de coches en tiempos de un caballero andante era un desliz cronológico. En Francia también había llegado tarde; solo había un coche en París en época de Francisco I, dos bajo Enrique II, (en manos de la reina y la hija natural del rey) y poco más tarde hubo un tercero perteneciente a un noble.

punto de partida era el comentario del episodio del vizcaíno, como hiciera Mayans. Clemencín, que seguía a Pellicer citándole, aseguraba que el comienzo de los coches en España se había iniciado en tiempos de Carlos V. Refería que había sido recibida con tanta ansia esta novedad que para reformar los abusos surgidos se publicaron 6 pragmáticas desde 1578 hasta 1626 y comentaba los diversos pareceres que había habido sobre el asunto. Citaba a fr. Tomás Ramón, las quejas de las Cortes y a Sempere y Guarinos y comentaba varias pragmáticas por extenso³¹. Esta línea abierta por importantes cervantistas, junto al hecho indudable de que la literatura del Siglo de Oro brindaba numerosos ejemplos de un debate sobre el uso del coche, condujo a que numerosos autores siguiendo a Pellicer y Clemencín retomaran el asunto aunque sin añadir demasiado. Fueron así las fuentes literarias, el material predominante a la hora de escribir la historia de los carruajes en España, como se aprecia en el caso de Julio Monreal, cuyo trabajo era ante todo un catálogo de fuentes literarias tomadas al pie de la letra, amontonando una tras otra. Era esta una de las características de los escasos intentos de estudiar los coches; la nula perspectiva histórica de sus autores, faltos de un aparato crítico que les permitiera marginar lo literario y adentrarse en el uso de otras fuentes. Otra era la frecuente repetición de datos falsos, copiados de unos a otros³².

Ya en el siglo XX el tema de los coches siguió despertando interés pero sin que se convirtiera en objeto de un estudio exhaustivo, predominando las aproximaciones anecdóticas, como fueron las realizadas por Agustín G. de Amezúa y R. del Arco y Garay, que se interesaron por los coches por su abundancia en la literatura aurisecular³³. Amezúa percibió la pluralidad y riqueza del tema de los coches:

El uso de los coches en aquellos siglos es uno de los puntos o problemas, como hoy decimos, más curiosos y dignos de estudio, porque aparte el valor

³¹ M. De Cervantes, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, 1604 y 1614, edición de J.A. Pellicer, Madrid, 1797, vol. IV, pp. 419 y ss. y D. Clemencín, Madrid, 1833-39, vol. 5, pp. 242-244. Para *El Quijote*, manejamos la edición de Francisco Rico, Barcelona, 1998.

³² Julio Monreal, *Cuadros viejos*, Madrid, 1878, pp. 99-129.

³³ Agustín G. de Amezúa, *Lope de Vega en sus cartas*, Madrid, 1935, pp. 441-450 y R. del Arco y Garay, *La sociedad española en las obras dramáticas de Lope de Vega*, Madrid, 1942, pp. 535-539 y *La sociedad española en las obras de Cervantes*, Madrid, 1951, pp. 386-390.

*que su conocimiento encierra para la historia de las artes industriales y suntuarias, para la de los viajes y transportes de las personas y, en general, para la de las costumbres, sirvió también como campo de batalla y tema de empeñada controversia...*³⁴.

Pero esta invitación cayó en saco roto y menudearon los acercamientos al coche en la misma línea que los habidos hasta entonces. Así, siguiendo de nuevo el rastro de Mayans, Pellicer y Clemencín, Rodríguez Marín trajo también la cuestión en su edición de *El Quijote*³⁵, donde no añadía gran cosa a los anteriores. Junto a esto no faltó la recolección de noticias misceláneas sin mayores pretensiones sobre los criados de los vehículos³⁶.

Algunos historiadores trataron el tema en el marco de trabajos generales sobre la sociedad barroca, pero siempre con el denominador común de utilizar de forma casi exclusiva las fuentes literarias y las pragmáticas. Así, J. Deleito y Piñuela escribió sobre el coche en diversas obras, sobre todo en *La mujer, la casa y la moda*, donde hacía un repaso al uso del coche tomando en perspectiva diversos temas, por ejemplo, los tipos de coches, las fiebre cocheril, la abundancia de coches, los encochados, la pasión femenina por los coches, la deshonestidad del coche y las restricciones dadas a su uso³⁷. En línea similar en lo que tocaba a la mujer, pero más breve y disperso, anduvo P. W. Bomli, *La femme dans l'Espagne du siècle d'or*, que manejó sobre todo testimonios literarios y cartas de viajeros franceses³⁸. Los planteamientos sobre la historia de los coches o de su uso eran inexistentes, se trataba sobre todo de recopilar citas literarias que no iban más allá de las curiosidades.

³⁴ Agustín G. de Amezúa, *Lope de Vega...*, p. 441. J. García Soriano también destacaba en 1969 que en casi todos los clásicos se hallaban censuras al uso de los coches, y que podía llenarse un volumen de citas en su edición de *Francisco Cascales. Cartas filológicas*, Madrid, 1969, vol. II, p. 166 n.

³⁵ Cervantes, *El Quijote*, edición de Rodríguez Marín, Madrid, 1949, vol. X, pp. 102-111. Para este autor, las pragmáticas tuvieron una nula eficacia. Había señalado años antes el episodio de *El licenciado Vidriera*, llamando la atención sobre la asociación coche=alcahuete, en su edición de las *Novelas ejemplares*, Madrid, 1933, vol. II, pp. 50-52.

³⁶ Interesantes apuntes del oficio cocheril en época moderna en José D. Monar, *Los cocheros*, Madrid, 1933. Muy deudor de las fuentes literarias en su tratamiento de los cocheros era M. Herrero García, *Oficios populares en la sociedad de Lope de Vega*, Madrid, 1977, pp. 81-82.

³⁷ J. Deleito y Piñuela, *La mujer, la casa y la moda*, Madrid, 1966, pp. 248-274 y 290-296. También en *Sólo Madrid es corte*, Madrid, 1968, pp. 225-240, *El rey se divierte*, Madrid, 1964, *passim* y *También se divierte el pueblo*, Madrid, 1966, *passim*.

³⁸ P. W. Bomli, *La femme dans l'Espagne du siècle d'or*, La Haya, 1950, pp. 12-15, 108-111.

El tema de los coches conoció un renovado interés en los años 1970 y siguientes. Se trató entonces la legislación restrictiva o la problemática del tráfico de los carruajes en la corte, insistiendo en el uso de las fuentes literarias como elemento básico del análisis histórico³⁹. El intento más interesante fue el de Maravall⁴⁰, que consideró los coches como uno de los más significativos ejemplos del fenómeno de la usurpación por parte de pícaros y advenedizos sociales, aunque no llegó a insertar el coche entre los usos propiamente cortesanos. Sin embargo, el trabajo más ambicioso fue el amplio artículo de Sol Bonifaci que pretendía situar el tema de los coches en la literatura de Tirso y de paso, intentar fechar alguna de sus comedias gracias a las alusiones que contenía a aquellos. Dada su amplitud, este trabajo mostraba como pocos las limitaciones de la reconstrucción histórica a través de las fuentes literarias de forma casi exclusiva y la falta de una tradición crítica que permitiera evitar ciertas inexactitudes⁴¹, un problema repetido en otros trabajos⁴². Otros investigadores se ocuparon de aspectos parciales de la cuestión en la literatura en general o en ciertos géneros, así Brioso Santos se centró en el tema de los encochados⁴³ y J. Fernández Oblanca

³⁹ J. Álvarez Barrientos, "Literatura y legislación sobre coches en el Madrid del siglo XVIII", en *ALEM*, 1985, t. XXII, pp. 201-224 y F. Aguilar Piñal, "Problemas del transporte madrileño en el siglo XVIII", *idem*, 1973, t. IX, pp. 341-355. En la línea de las citas de autores está el artículo de A. Martín del Olmo, "Los coches en el Siglo de Oro", *Historia y Vida*, 113, 1977, pp. 61-73.

⁴⁰ J. A. Maravall, *La literatura picaresca desde la historia social*, Madrid, 1986, pp. 583-590.

⁴¹ Sol Bonifaci, "La pragmática de los coches", *Estudios*, 9, 1992, pp. 5-62. Se trata de un trabajo póstumo escrito en 1985 y publicado después del fallecimiento de la tirsista. Para Bonifaci, las pragmáticas, en particular la de 1611, tenían poco éxito y se olvidaban pronto, (pp. 10, 33 y 54). Siguiendo a Clemencín dice que se prohibieron los coches por pragmática en 1567, lo cual es falso, (p. 9). Desconoce la pragmática de 1578, asegurando que ese año se repetía la petición de Cortes del año 1576. Asegura que en 1592 las Cortes permitieron coches de una o dos caballerías, siendo así que solicitaban se permitieran de ese modo, en lugar de las cuatro con que eran obligatorios para más de 5 leguas, (p. 10). No menciona la pragmática de 1593, y dice haber salido una pragmática en 1607 (p. 44). El análisis aislado no permite indagar en la creación de los motivos literarios y menos dejar ver la coherencia de las propuestas estéticas que surgen sobre los coches en el terreno de la literatura entre 1600 y 1620 sobre todo. Además, demasiado preocupada por hallar nexos entre los coches y la pragmática de 1611, no alcanza a ver el debate general, así, sobre la aparición de los coches en *El pretendiente al revés*, asegura que estos coches *no dicen absolutamente nada al tirsista*, (pp. 58-59). Por último, los comentarios críticos sobre los coches no habían de ser necesariamente de época cercana al pregón de 1611 porque el tema de los coches siempre fue actualidad en la España Barroca, (pp. 61-62). También cree que las literas eran hacia 1611 un armatoste anticuado y pasado de moda, cuando la realidad es que eran un vehículo con una funcionalidad distinta del coche (p. 22).

⁴² Por ejemplo Ch. Strosetzki en su análisis de la comedia de Tirso, "La sátira de la vida cortesana en Tirso", en I. Arellano, B. Oteiza y M. Zugasti (eds.), *El ingenio cómico de Tirso de Molina*, Pamplona, 1998, pp. 319-320.

escribió sobre los coches en los entremeses⁴⁴. Con todo, el trabajo más exhaustivo ha sido el de James O. Crosby en su edición de los *Sueños* de Quevedo⁴⁵.

A estos trabajos realizados casi estrictamente desde la historia de la literatura hay que sumar otros que trataron de trazar brevemente la historia del carruaje en España o sus orígenes. Fue pionero en este asunto Sempere y Guarinos, quien si bien se ocupaba de los coches de forma tangencial, analizaba un conjunto documental básico para reconstruir su historia, las leyes contra el lujo⁴⁶. Sin embargo, la investigación histórica o técnica tampoco fue mucho más lejos, pues aunque hubo cierto interés en estudiar los coches y las sillas de mano como reliquias del pasado⁴⁷, la falta de contraste con fuentes históricas adecuadas y la carencia de una base teórica de estudios sobre el tema llevaba a argumentaciones radicalmente falsas. Así por ejemplo, la carroza negra pasaba por ser una pieza de principios del siglo XVI. Fernández de los Ríos defendía que había pertenecido a Juana la Loca, que las esculturas eran de Berruguete o que era el primer coche que había rodado en España. No obstante esto, se lamentaba de la escasa atención que se había prestado a los carruajes antiguos, a diferencia de lo se había hecho en otras ciudades europeas:

⁴³ H. Brioso Santos, "Vélez de Guevara y la sátira barroca: el tema de los encochados", en P. Bolaños Donoso y M. Martín Ojeda, *Luis Vélez de Guevara y su época. IV Congreso de Historia de Ecija*, Sevilla, 1996, pp. 227-236. En otro artículo se queja Brioso de que la crítica moderna había confinado el asunto a los trabajos críticos con vocación enciclopédica y en las notas al pie a los lugares de aquellas obras en los que se hallan críticas contra los carruajes. La atención dedicada al tema se limita en su opinión a las notas con un puñado de alusiones al tópico en las obras áureas mas reeditadas, Brioso Santos, "Una nota socio-histórica a los capítulos 36 y 50 de la segunda parte del *Quijote*", *Anales cervantinos*, t. XXXIV, 1998, pp. 37-39.

⁴⁴ J. Fernández Oblanca, "La pasión por los coches en el siglo XVII y su reflejo cómico en los entremeses barrocos", *Archivum*, T. XLI-XLII, 1991-1992, pp. 105-124. J. Salazar Rincón mencionaba la estimación social del coche y las leyes restrictivas y clasificaba el tema del coche en el apartado de lo paródico, *El mundo social del "Quijote"*, Madrid, 1986, pp. 300-301.

⁴⁵ Quevedo, *Sueños y discursos*, edición de James O. Crosby, Madrid, 1998, vol. II, pp. 1155-1156, para las sillas y 1163-1169 para los coches. No hubo pragmática en 1594, p. 1165.

⁴⁶ Juan Sempere y Guarinos, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*, 1788, vol. II, pp. 53 y ss. (hay edición moderna de J. Rico Giménez, Valencia, 2000). Desde el punto de vista de la técnica, los coches interesaron a algunos otros autores del siglo XVIII, véase el anónimo, *Tratado del coche*, de 1796, BNM R 4377.

⁴⁷ F. Janer, De las sillas de montar y de los coches en España, *Museo de Antigüedades*, 1874, pp. 89-112 y "De las literas y sillas de manos del Museo Arqueológico Nacional", *ibidem*, 1878, pp. 1-9.

*Ningún otro carruaje ni apenas objeto antiguo se conserva, allí donde, con no destruirlos a medida que pasaban las modas, podría haberse formado un curioso museo, que excediera en cantidad y valor a los que con menos elementos tienen otras capitales*⁴⁸.

E. A. de la Torre analizaba los medios de transporte en época de los Reyes Católicos y comentaba algunas características técnicas de los charriots existentes en Flandes y Hungría desde el siglo XIII, cuyo uso se había extendido después por Francia e Italia⁴⁹. Sin embargo, otros trabajos de más vuelo surgidos en los años 1950-1970 carecían de apoyo documental y eran sobre todo recopilaciones de anécdotas, ocupándose además especialmente de los carruajes del siglo XIX⁵⁰. La mejor aportación, aunque brevísima, fue la de Domínguez Ortiz, que consideró que era tema que interesaba *al estudio del urbanismo, de la artesanía, de la economía y de las mentalidades*⁵¹. Otros investigadores han prestado atención a los carruajes desde la historia de los caminos o de las comunicaciones pero sin aportaciones significativas⁵². En la abundante bibliografía generada por la celebración de los Centenarios de Carlos V y Felipe II, monarcas en cuyos reinados comenzó el uso de los coches en España, no se alcanzan a leer más que unas pocas líneas⁵³. Muy interesantemente valoró el tema Hernando Sánchez,

⁴⁸ A. Fernández de los Ríos, *Guía de Madrid*, 1878, pp. 465 y 661-668. Vease que escribía por entonces sobre este coche G.A. Thrupp, en su *The history of coaches*, Londres, 1877 (reed. Amsterdam, 1969). pp. 60-61.

⁴⁹ E.A. de la Torre, "Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos", *Hispania*, t. XIV, 1954, pp. 365-410. Puede compararse con G. Menéndez Pidal, "Comunicaciones en tiempos de los Reyes Católicos", en AA.VV., *Curso de conferencias sobre la política africana de los Reyes Católicos*, Madrid, 1953, t. VI, pp. 103-104.

⁵⁰ Luis Soler, *Historia del coche*, Madrid, 1952; R. Horcajada, *Coches y carrozas*, Madrid, 1959 y Miguel de Ramos, *Coches, enganches y carrozas*, Madrid, 1977. Fue Soler quien manejó fuentes más diversas y quien planteó de forma somera cuestiones técnicas, aunque su interés eran los coches del siglo XIX. El opúsculo de Horcajada seguía la tradición miscelánea y en el de de Ramos predominaba la información gráfica.

⁵¹ Domínguez Ortiz, "Los primeros coches de caballos en España", *Historia* 16, 95, 1984, pp. 35-40.

⁵² J.I. Uriol Salcedo, *Historia de los caminos de España*, Madrid, 1990, vol. 1, pp. 190-204, Gonzalo Menéndez Pidal, *España en sus caminos*, Madrid, 1992, pp. 132-145 y Santos Madrazo, *La edad de oro de las diligencias*, Madrid, 1991, *passim*. De poco interés es la obra de Javier Leralta, *Madrid, villa y coche*, Madrid, 1993.

⁵³ Apenas si unos pocos lugares comunes en I. González Tascón en el Catálogo de la exposición, *Felipe II. Los ingenios y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*, Madrid, 1998, pp. 87-90. Las exposiciones que con este mismo motivo se han celebrado tampoco han hecho mucho hincapié en los carruajes de la época, aunque dos piezas del Patrimonio Nacional

destacando el papel de los coches como nuevos microespacios de sociabilidad⁵⁴, mientras la última aportación ha sido las páginas que Bernardo J. García dedicó a la *plaga de los coches*, siguiendo fuentes bien conocidas⁵⁵.

Mención aparte merecen los abundantes libros de divulgación histórica que de forma más bien breve hacen mención de los coches del Barroco. La característica común es que siguen utilizando casi en exclusiva las fuentes literarias⁵⁶.

Como en otros países europeos, la investigación sobre los carruajes ha tenido una vertiente más práctica vinculada a los ejemplares de coches y carrozas existentes en Museos y colecciones españolas. La más importante sin duda alguna es la de Patrimonio Nacional que ha experimentado en los últimos 70 años no pocas vicisitudes⁵⁷. En época de Franco, los coches y carrozas despertaron cierto interés. Después de recolectarse ejemplares por diversos puntos del país, se abrió en 1967 un Museo de Carruajes en los jardines del Palacio Real con la intención de crear una suerte de Museo del Prado de los coches, dado que la colección no desmerecía de las mejores europeas⁵⁸. Este hecho tuvo como consecuencia una

pertenecieron a ambos monarcas y son únicas en el mundo. No obstante, la exposición celebrada en El Escorial en 1998 mostró la famosa silla de Felipe, *Felipe II un monarca y su época. La monarquía hispánica*, Madrid, 1998, pp. 456 y 547-548.

⁵⁴ C.J. Hernando Sánchez, "La gloria del cavallo. Saber ecuestre y cultura caballeresca en el reino de Nápoles durante el siglo XVI", en J. Martínez Millán (dir.), *Felipe II, (1527-1598) Europa y la Monarquía Católica*, Madrid, 1998, vol. IV, p. 278.

⁵⁵ AA.VV., *El Madrid de Velázquez y Calderón. Villa y Corte en el siglo XVII*, Madrid, 2000, vol. I, pp. 28-34, en el capítulo llamado *La nueva Babilonia de España*.

⁵⁶ Por ejemplo, Nestor Luján, *Madrid de los últimos Austrias*, Barcelona, 1998. Asegura que hubo pragmáticas sobre los coches en 1613 y en 1618, renovada por las Cortes de Madrid en 1632, pp. 89-90. Carlos Fisas, que seguía en general a Clemencín, aseguraba que en 1559 entró de Lugarteniente general en Barcelona don García de Toledo en un coche que las crónicas calificaban de *carro tot daurat de dins i de fora a la italiana*, que nos parece mas bien un carro triunfal, *Historias de la Historia*, (Cuarta Serie), Barcelona, 1986, pp. 29-33. Fernando Díaz-Plaja subrayaba el papel del coche como celestino citando autoridades muy conocidas, *La vida cotidiana en la España del Siglo de Oro*, Madrid, 1994, pp. 51-63 y *La vida amorosa en el Siglo de Oro*, Madrid, 1996, pp. 196-197. Véase también Horacio Salas, *La España Barroca*, Madrid, 1978, pp. 76-80.

⁵⁷ En 1902 había no menos de 150 carruajes en las caballerizas, de ellos 6 en Aranjuez y San Sebastián y 13 pertenecientes a la Princesa de Asturias, BPR III/ 4044 (41). Durante la Segunda República se destruyó el edificio de las caballerizas, se vendió parte del parque de coches de Palacio Real en el Rastro madrileño y se intentó realizar un Museo de cierto empaque en el que se destacaran los carruajes y los tapices de la colección real, pero el proyecto no salió adelante.

⁵⁸ I. Turmo, *Museo de carruajes de Madrid*, Madrid, 1977, (1ª edición, 1969), p. 24. El Museo nacía bajo los mejores auspicios, parece haber sido *idea concreta* de Franco, y fue considerado desde el

serie de estudios, en particular la Guía del Museo de Carruajes de Isabel Turmo, (un trabajo somero de catalogación) y algunos artículos monográficos en la revista *Reales Sitios*, que no alcanzaron continuidad⁵⁹. Esta línea de trabajos fue continuada por el *Catálogo de carruajes del Museo de Cerámica de Valencia*,⁶⁰ obra ambiciosa y desigual que es hasta el momento el intento más sistemático de analizar carruajes desde el punto de vista técnico, bien que desde el punto de vista histórico su valor sea menor. Trabajos recientes desde la historia de la técnica no han añadido nada relevante al conocimiento de los coches y carrozas⁶¹.

Es de desear que los planes previstos para exponer parte de la colección de Patrimonio Nacional en el que ha de llamarse "Museo de las Colecciones Reales", salde el déficit investigador que existe en España en relación a los coches y carrozas, realizando una adecuada catalogación e investigación de sus piezas similar a la de otros proyectos europeos y recupere del limbo el Museo de Carruajes que está cerrado desde una década atrás⁶².

primer momento uno de los importantes del mundo, véase Rafael Sánchez, "Museo de carruajes del Patrimonio Nacional", *Reales Sitios*, 13, 1967, pp. 25-31. Noticia de las colecciones internacionales en Alfonso de Carlos, "Los museos de carruajes más importantes del mundo", *idem*, n° 14, 1967, pp. 61-68.

⁵⁹ I. Turmo, *Museo de carruajes...*, *idem*, "Construcción de carruajes" *Reales Sitios*, 13, 1967, pp. 33-40; M^a Teresa Ruiz Alcón, "Carruajes en pinturas y tapices palatinos", *ibidem*, pp. 57-64; F. Fernandez Miranda, "Guarniciones de carruajes conservados en el Museo del Palacio Real de Madrid", *ibidem*, 74, 1982, pp. 37-44; M. Jiménez Priego, "Museo de carruajes de Madrid. Sillas de manos", *ibidem*, 51, 1977, pp. 49-56, "Mitología de las pinturas de los carruajes", *ibidem*, 54, 1977, pp. 49-56 y "Mitología de las pinturas de la berlina de la Concha", *ibidem*, 55, 1978, pp. 57-64.

⁶⁰ C. Rodrigo Zarzosa, *Carruajes del palacio de los marqueses de Dos Aguas. Museo Nacional de Cerámica*, Valencia, 1991. Es de especial interés el capítulo dedicado al programa iconográfico de la carroza de las Ninfas, pp. 57-65 y la demostración de que el diseño del carruaje se hallaba en íntima relación con un amplio programa de creación artística puesto al servicio de la Casa nobiliaria. Esta autora ha escrito también "Un nouveau carrosse Empire au palais des marquis de Dos Aguas", en D. Roche (Dir.), *Voitures, chevaux et attelages...*, pp. 100-107.

⁶¹ Unas pocas líneas, con datos equivocados, en F.J Ayala-Carcedo (Dir.), *Historia de la tecnología en España*, Barcelona, 2001, vol. I, p. 353. Nada aparece en J.M. López Pinero (Dir.), *Historia de la ciencia y de la técnica en la Corona de Castilla*, Valladolid, 2002. Varios trabajos de Ángel López Castán trataron sobre la construcción de carruajes de forma general, especialmente a partir del siglo XVIII, centuria en cuya mitad, según él, la fabricación de carruajes en Madrid alcanzó su verdadera significación, "La construcción de carruajes y el gremio de maestros de coches de la Corte durante el siglo XVIII", *Boletín del Museo e Instituto Camón Aznar*, XXIII, 1986, pp. 99-115 y "Los gremios de la madera en el Madrid de Carlos III y la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País", *AIEM*, T. XXVII, 1989, pp. 110-125.

⁶² El proyecto museístico, centrado en los carruajes y los tapices, se halla ya en marcha después de no pocos avatares jurídicos relativos al concurso abierto para su creación, (véase *El País*, 24, 25 y 26 de noviembre de 1998 y 8 y 10 de febrero de 2004). El Museo de las Colecciones Reales expondrá unos 60 vehículos, acompañados de unas 300 piezas de guardanés y otros 150 elementos complementarios, de una colección única, por el número, la calidad y la homogeneidad de los

La historia de los coches y carrozas en España no ha alcanzado un status similar al experimentado en otros países. Tan sólo desde el punto de vista de la literatura se ha investigado con cierta frecuencia, aunque más para repetir citas que para aportar una visión general del problema, imposible de alcanzar en trabajos de unas pocas páginas, desligados de cualquier base histórica. Desde el punto de vista de la historia de la técnica tampoco se ha pasado de las afirmaciones más convencionales y la historia social aun no se ha pronunciado. Todas las aportaciones son breves, casi siempre inconexas y no existe nada parecido a un estado de la cuestión, de forma que el investigador tiene ante sí casi exclusivamente un ramillete de noticias, anécdotas y datos sueltos.

3. FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

Para la confección de este trabajo hemos usado tres tipos distintos de fuentes: archivísticas, literarias y materiales, con un claro predominio de las dos primeras. Las fuentes archivísticas que hemos consultado de forma más exhaustiva han sido las instrucciones y etiquetas de la caballeriza real⁶³, de forma sistemática hemos visto la legislación de sobre los coches⁶⁴, las discusiones habidas en las Cortes de Castilla⁶⁵ y las licencias en la Cámara de Castilla⁶⁶. Junto a esto hemos consultado también los libros de la Sala de Alcaldes de Casa y corte⁶⁷ y otra documentación muy amplia pero menos sistemática relativa a la reforma

carruajes ceremoniales del siglo XIX. Debo estas noticias a la amabilidad de Eduardo Galán Domingo, Conservador de carruajes del Patrimonio Nacional que puso a mi disposición su trabajo "La Colección real de Carruajes española: Panorámica histórica y proyecto de futuro", presentada en el 8º *Encuentro de Residencias Reales*, Cracovia, 1999.

⁶³ Fundamentalmente en el IVDJ, el AGPR y la RAHM.

⁶⁴ La legislación se encuentra sobre todo en la *Recopilación*, la *Novísima Recopilación* y en F. Gil Ayuso, *Noticia bibliográfica de textos y disposiciones legales de los reinos de Castilla impresos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1935.

⁶⁵ Hemos consultado las actas de Cortes desde 1555 hasta 1660 de forma exhaustiva a través de las, *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla*, Madrid, 1883-1903, 5 vols. y las *Actas de las Cortes de Castilla*, Madrid, 1861-1991, 60 vols. que citamos, *Cortes*.

⁶⁶ Las licencias de la Cámara de Castilla es una documentación muy rica que ha servido para aclarar muchas cuestiones relativas a la aplicación de las medidas reformistas y a las pragmáticas y por supuesto a la concesión misma de las licencias. Hemos consultado los legajos AHN Consejos Leg. 4412-4432 y Leg. 13192-13200.

⁶⁷ Hemos analizado libros de la Sala de Alcaldes sobre todo para los periodos 1600-1611 y 1684-1695.

suntuaria⁶⁸. En menor medida hemos utilizado las actas de los concejos, especialmente para los casos de Sevilla, Granada y Córdoba. Para los cocheros hemos consultado sobre todo documentación del Archivo de Protocolos de Madrid y las cartas de don Diego Sarmiento, con información puntual pero muy sustanciosa.

Las fuentes literarias que hemos utilizado pueden separarse en literatura de ficción y de no ficción. Entre las primeras hemos vaciado de forma sistemática todas las comedias de Lope de Vega⁶⁹, Tirso de Molina⁷⁰ y Calderón de la Barca⁷¹, por su riqueza y por su abundante número⁷², junto a la consulta de algunas decenas más de otros autores⁷³. Hemos leído también abundantes entremeses⁷⁴,

⁶⁸ Hemos consultado cerca de 300 legajos del llamado Archivo Antiguo del Consejo (desde 7099 hasta 7400) con resultados desiguales.

⁶⁹ Para las comedias de Lope de Vega anteriores a 1604 hemos usado la edición de Jesús Gómez y Paloma Cuenca para la Biblioteca Castro, Madrid, 1993-1998, 15 vols. Estas obras van citadas de la siguiente manera, Lope, título de la obra, el volumen en números romanos y la página. Para la obra posterior nos hemos servido de varias colecciones; la edición de la *Biblioteca de Autores Españoles*, que citamos BAE, seguido del número del volumen correspondiente en la colección y la página y la edición de la Real Academia, Madrid, 1916-1930, 13 vols. que citamos NRAE. Hemos consultado además 10 comedias probables y dudosas de Lope que citamos también de la forma antedicha, siguiendo los criterios de S. Morley y C. Bruerton, *Cronología de las comedias de Lope de Vega*, Madrid, 1968, que citamos Morley, seguido del número de la comedia. A fin de facilitar la localización de las referencias repetiremos siempre el volumen donde se encuentran, salvo en el caso de ediciones sueltas que vienen señaladas de forma expresa. Para las primeras comedias lopescas nos han sido muy útiles las observaciones de Jesús Gómez, *Individuo y sociedad en las comedias (1580-1604) de Lope de Vega*, Madrid, 2000. Hemos consultado algunas fechas alternativas a las de Morley y otros en David Castillejo, *Las cuatrocientas comedias de Lope. Catálogo crítico*, Madrid, 1984.

⁷⁰ Consultamos por mera comodidad, a pesar de sus defectos, las comedias de Tirso publicadas por Blanca de los Ríos, *Obras completas*, Madrid, 1946, 3 vols. En las citas señalamos Tirso, el título de la comedia, seguido del número del volumen y la página. Como en el caso anterior, salvo las ediciones sueltas seguiremos siempre según este método. Unas notas críticas a esta edición en Luis Vázquez, „Tirso de Molina: del „enigma biográfico“ a la biografía documentada“, en AA.VV., *Tirso de Molina: del Siglo de Oro al siglo XX*, Madrid, 1995, pp. 345 y 356.

⁷¹ Para las comedias de Calderón manejamos la edición de A. Valbuena Briones, *Obras completas*, Madrid, 1987, 2 vols. (1ª edición, 1956). Citamos, como en los casos anteriores, Calderón, el título de la comedia, seguido del número del volumen y el número de la página, salvo en las ediciones sueltas.

⁷² Los coches aparecen aproximadamente en el 55 % de las comedias de Lope, en el 60 % de las de Tirso y en torno al 53 % de las de Calderón. Es probable que no haya enser alguno tan citado en la literatura del Siglo de Oro como los coches.

⁷³ Hemos consultado algunas comedias mediante la edición en cederrón *Teatro español del Siglo de Oro*, Madrid, 1997, en adelante TESO, seguido del acto y el verso.

⁷⁴ Especialmente los recopilados por Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses, loas, bailes, jácaras y mojigangas*, Madrid, 1911, 2 vols.

especialmente los de Quiñones de Benavente, hemos vaciado de forma sistemática la literatura picaresca y algunas obras costumbristas y hemos dedicado especial atención a Quevedo⁷⁵ y a Barbadillo.

Dentro de la literatura de no ficción ocupan lugar destacado las relaciones⁷⁶ y los avisos⁷⁷. Hemos consultado cerca de dos centenares de relaciones festivas fechables entre 1570 y 1700, la mayor parte de ellas asequibles en varias publicaciones que las reproducen⁷⁸, en los fondos de la Biblioteca Nacional y la Biblioteca de la Real Academia de la Historia de Madrid. En cuanto a los avisos hemos vaciado de forma sistemática las colecciones más importantes y algunas otras menos significativas. Entre ellas los de Madrid de 1621 a 1627⁷⁹, los anónimos de 1636 a 1638⁸⁰, los de Pellicer⁸¹, los de Barrionuevo⁸² y las cartas escritas por los jesuitas⁸³. También hemos consultado los cuentecillos de Arguijo⁸⁴ y las cartas de

⁷⁵ Además de la edición citada de Crosby hemos utilizado sobre todo, José Manuel Blecuá, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, Madrid, 1970-1971, *idem*, *Francisco de Quevedo. Poesía original completa*, Barcelona, 1981 y C.C. García Valdés, *Prosa festiva completa*, Madrid, 1993.

⁷⁶ Para las relaciones festivas, AA. VV., *Las Relaciones de sucesos en España (1500-1750)*, Alcalá, 1996 y S. López Poza y N. Pena Sueiro, *La fiesta. Actas del II Seminario de Relaciones de Sucesos*, Ferrol, 1999. También A. Redondo, "Sevilla, centro de "relaciones de sucesos", en torno a 1600: fiebre noticiera y narrativa", P. Ruíz Pérez y Klaus Wagner (ed.), *La cultura en Andalucía. Vida, memoria y escritura en torno a 1600*, Estepa, 2001, pp. 143-179.

⁷⁷ Los avisos son creaciones literarias aunque se diferencian de la pura ficción en que se refieren a hechos ocurridos de verdad, H. Ettinghausen, "Sexo y violencia: noticias sensacionalistas en la prensa española del siglo XVII" en *Edad de Oro*, XII, 1993, pp. 95-107, especialmente 96. También Lucien Clare, "L'Espagne au quotidien dans les Avisos de José Pellicer: littérature, histoire ou politique?", en J-P. Etievre (dir.), *Littérature et politique en Espagne aus Siècles d'Or*, París, 1998, pp. 179-196.

⁷⁸ Especialmente J. Simón Díaz, *Relaciones breves de actos públicos celebrados en Madrid de 1541 a 1650*, Madrid, 1982, en adelante Simón, *Relaciones*, y G. Alenda y Mira, *Relaciones de solemnidades y fiestas públicas de España*, Madrid, 1903, en adelante Alenda, *Relaciones*.

⁷⁹ A. González Palencia, *Noticias de Madrid, 1621-1627*, Madrid, 1942. Estas *Noticias* fueron compuestas por Jerónimo Gascón de Torquemada, bajo cuyo nombre han sido editadas por A. de Ceballos-Escalera y Gila, *Gaceta y nuevas de la Corte de España desde el año 1600 en adelante*, Madrid, 1991, Manejamos ambas ediciones porque la de Ceballos-Escalera es más extensa y trae más datos de nuestro interés. En ocasiones anotamos ambas.

⁸⁰ Anónimo, *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, editadas por A. Rodríguez Villa, *La corte y monarquía de España en los años de 1636 y 37*, Madrid, 1886. Citaremos como *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*.

⁸¹ José Pellicer de Tovar, *Avisos. 17 de mayo de 1639. 29 de noviembre de 1644*, edición de J.C. Chevalier y L. Clare, París, 2002, 2 vols. Citamos siempre el primer volumen que contiene el texto.

⁸² Jerónimo de Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221 y 222.

Almansa y Mendoza⁸⁵. Además hemos utilizado abundantes relatos de viajes⁸⁶, documentación epistolar y diarios, colecciones de refranes⁸⁷, diccionarios⁸⁸, etc. Junto a esto hemos consultado algunas docenas de moralistas y arbitristas que se ocuparon en sus obras del tema del coche de forma extensa o solo colateral.

Aunque esto no es un estudio sobre la historia del coche, nos ha parecido conveniente ilustrar en la medida de lo posible algunos pormenores a través de restos materiales, especialmente pinturas, dibujos, grabados y algunos ejemplares de la época. Hemos consultado fondos diversos de la Biblioteca Nacional de Madrid, del Museo Nacional del Prado, el Museo de coches de Lisboa, la Veste Coburg, el Museo de Carruajes de Madrid, etc.

En cuanto a la bibliografía hemos consultado ampliamente la relativa a la historia de los coches, especialmente la alemana y la portuguesa. Hemos utilizado también estudios sobre la corte, sobre Madrid, sobre la historia de las mujeres y hemos consultado diversas ediciones críticas de obras literarias, todo lo cual señalamos pertinentemente en el texto y en los índices finales.

⁸³ Las cartas de jesuitas, escritas entre 1634 y 1648, se publicaron en 8 volúmenes en el *Memorial Histórico Español*, Madrid, 1861-1865, vols. XII-XIX. Las citamos Jesuitas, *Cartas*, vols. I-VIII.

⁸⁴ B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, Sevilla, 1979. Sobre su autoría y data, pp. 7-26

⁸⁵ *Cartas de Almansa y Mendoza* en Simón, *Relaciones*, pp. 118-121, 126-130, 132-147, etc.

⁸⁶ Hemos usado la compilación de J. García Mercadal, *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, Valladolid, 1999 (1ª edición, 1948), que manejamos abundantemente. Citamos Mercadal, *Viajes*, vols. I-V. También el libro de la condesa d' Aulnoy, *Viaje por España en 1679 y 1680*, edición de M. Corominas y M.M. Villalta, Barcelona, 1962, 2 vols.

⁸⁷ Gonzalo Correas, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, 1627, edición de L. Combet, Burdeos, 1967.

⁸⁸ Especialmente Sebastián de Covarrubias Horozco, *Tesoro de la lengua castellana o española*, 1611, del que manejamos las ediciones de Felipe C.R. Maldonado y M. de Riquer; *Diccionario de Autoridades*, Madrid, 1732, del que hay edición facsímil; J. Corominas, *Diccionario crítico etimológico de la lengua castellana*, 4 vols. y J.L. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo del Siglo de Oro*, Salamanca, 1976.

PRIMERA PARTE
EL REY Y LOS COCHES

Coches y carrozas fueron los ejemplos más característicos de los vehículos representativos, un capítulo fundamental del patrimonio histórico, artístico, técnico y cultural de la Edad Moderna en Europa. El coche fue un destacado avance técnico en relación a los carros tradicionales, pues a pesar de las similitudes formales, no provenía constructivamente de aquellos, ni descendía de los vehículos romanos. Junto a las ventajas derivadas de su mayor comodidad, estabilidad y maniobrabilidad, su estructura permitió el surgimiento de una gramática decorativa que se encargó de simbolizar y personificar el status, el poder y la riqueza del príncipe. Pero fueron las cambiantes circunstancias que experimentaron las Monarquías modernas, a lo largo del siglo XVI, las que indujeron a que el uso del coche se configurara como un atributo propio de los reyes y los grandes señores. El coche se integró en las caballerizas reales, instituciones encargadas de mostrar la imagen pública del príncipe, pasando a formar parte de la vida habitual del monarca, hasta el punto de que la Europa de las cortes absolutistas es impensable sin carruajes, del mismo modo que sería impensable e incomprensible sin palacios, jardines, bibliotecas, cuadros, esculturas o caballos.

CAPITULO 1

LA INTRODUCCION DEL COCHE EN LA CABALLERIZA REAL

La aparición de los coches en Castilla fue relativamente tardía en relación a otros Monarquías, pero su aclimatación fue rápida. La razón de ello es que en la Monarquía hispana se estaban produciendo una serie de cambios sustanciales que facilitaron el uso del coche como enser que potenciaba el alejamiento del monarca, como medio de jerarquización y separación de calidades, como elemento de integración política y control social, en fin, como instrumento utilísimo para reforzar y evidenciar las nuevas condiciones y relaciones de poder que se estaban fraguando en la corte. Por ello, resulta imprescindible analizar como se estructuraba la caballeriza porque fue en esta sección de la Casa real, encargada de la imagen pública del monarca, donde el coche se integró y alcanzó toda su complejidad y significados¹.

1.1 LA CABALLERIZA REAL

Caballeriza era un término polivalente bajo el que se entendían diversos conceptos. Por un lado era el *sitio o lugar donde se recogen a descansar del trabajo, y tomar su alimento las bestias de carga, rúa, o arado*. Por otro, la palabra

¹ Hemos iniciado esa línea de investigación en "Kutschen und Sänften als Macht- und statussymbole des spanischen Adels im 16.-18. Jahrhundert. Eine Beschreibung anhand zeitgenössischen Festberichten" y "Die Wagen der Habsburger Könige am Madrider Hof im 16. und 17. Jahrhundert", ARW, 7, 1999, pp. 20-29 y 10, 2002, pp. 16-29 respectivamente.

designaba el número de caballos o mulas que uno tiene en su caballeriza para su servicio. No obstante, en la casa real, este espacio y estos animales eran sólo una parte de un importante cuerpo que se ocupaba de la apostura exterior del príncipe, de su imagen en el espacio público. En ese sentido, la caballeriza real se definía como todos los criados y sirvientes que asisten y tienen ejercicio en la caballeriza del Rey, que juntos forman un cuerpo, el qual se llama la Caballeriza. Conviene insistir en la importancia de esta institución en la casa real durante la Edad Moderna porque la mayor parte de las etiquetas, ceremonias y riquezas del rey permanecían invisibles a ojos de los vasallos, pues la vida palatina se desarrollaba de puertas adentro, sin embargo, cuando el rey salía públicamente fuera a un viaje, a un paseo o a otras funciones, cabía la posibilidad de contemplar al soberano en toda su apostura y su majestad, mientras representaba una imagen muy precisa en la que se daban cita la manifestación de su riqueza, la sacralización de su figura, la expresión de la distancia que le separaba de sus vasallos, el número y la prestancia de sus criados y las etiquetas y el ceremonial que se practicaban en su corte. La institución que se encargaba de mostrar al rey ante sus vasallos era la caballeriza² y corporeizaba la caballeriza real hasta tal punto esa función representativa que el *Diccionario de Autoridades* aseguraba que *assi quando se habla de alguno, y se dice que es de la caballeriza, se entiende de la Real*³.

La caballeriza no sólo tenía por tanto, una funcionalidad práctica, sino también y muy destacadamente, representativa, como se aprecia considerando sus funciones en la corte de la Edad Moderna y su participación en las entradas solemnes, entradas de embajadores, juras de herederos, bodas reales, ceremonias fúnebres, viajes, salidas, visitas y fiestas caballerescas, ceremonias todas ellas que ponían de manifiesto el esplendor de la corte y sobre todo el poder del príncipe⁴.

² Eduardo Galán Domingo, "De las Reales caballerizas a la colección de carruajes del Patrimonio Nacional", *Arbor*, 665, 2001, p. 222.

³ *Autoridades*, voz *caballeriza*.

1. 1. ANTECEDENTES DE LA CABALLERIZA

Es necesario prestar atención a la institución de la caballeriza en tiempos medievales especialmente en Castilla, Aragón y Borgoña que son las Casas reales de los monarcas hispanos. Durante la Edad Media el caballerizo era en Castilla un modesto subalterno del que se ignora si se hallaba a las órdenes del mayordomo o del alférez. En las *Partidas* de Alfonso X, el oficio sólo era mencionado para determinar el precio que la Cancillería real cobraba por expedir el título, 20 maravedí, lo mismo que el de cocinero mayor, zatiquero, posadero o cebadero. No fue sino en 1371, en las Cortes de Toro, cuando se pusieron al día estos derechos y los del caballerizo ascendieron sólo a 120 maravedíes, la mitad que otros oficios como portero, repostero y cebadero. En esas Cortes, el caballerizo aparecía como oficial de la casa del rey que no tenía jurisdicción. Es cierto que, desde 1362, estaba considerado como oficio palatino, apareciendo Rui González, personaje de la cámara del rey e *su cavallerizo mayor*, pero a pesar de todo, era oficio de baja condición. En 1425 aparecía Gómez García de Hoyos como caballerizo mayor del rey y en 1441 ostentaba el oficio Lope García de Hoyos. Ambos actuaban también de mensajeros. En 1466 Diego de Ribera era nombrado caballerizo mayor con una quitación de 25.000 mrs. anuales lo que indica un cierto cambio en la valoración del oficio. En todo caso, sus quitaciones en torno a 1450 estaban por debajo del Justicia, el mayordomo, el condestable, el canciller, el camarero y el físico⁵. Sin embargo, su status se consolidó y don Juan Manuel lo enumeraba entre los cargos que podían copar los *fijosdalgo o homes honrados*⁶.

En Castilla la caballeriza tenía una importancia relativamente secundaria en la casa del príncipe, como se aprecia por la que le fue puesta a don Juan en 1496.

⁴ Sobre las caballerizas se han realizado algunos estudios recientes de cierto interés, aunque falta una visión más particularizada de la institución. Véanse los trabajos recogidos en Daniel Roche (Dir.), *Les écuries royales du XVIe au XVIIIe siècle*. Véase la Tesis Doctoral de M.A. Gacho Santamaría, *La Real Caballeriza en el siglo XVIII*, UCM, 2002.

⁵ Jaime Salazar y Acha, *La Casa del rey de Castilla y León en la Edad Media*, Madrid, 2000, pp. 30, 33 y 35, 114-115, 125, 148-149 y 309. También *Partidas*, Libro III, título XX ley VIII.

Se componía de los siguientes cargos: un caballero mayor (Diego de Castilla) y un ayudante, un cazador mayor y un montero mayor. Los 4 ballesteros de maza, los mozos de espuela y de la ballesta, así como 23 pajes, no formaban parte de la caballeriza. Más tarde se añadieron a la casa otros oficios como reyes de armas, caballero de las andas y músicos y ministriles, que tampoco estaban incluidos en ella⁷.

En Aragón la caballeriza tampoco era una institución preponderante en la casa y corte de los reyes. A mediados del siglo XIV, bajo Pedro IV, se ordenaron los oficios de la corte, en 4 secciones: mayordomo, camarlengo, canciller y maestro racional. La mando sobre la casa recaía en el mayordomo, entre cuyos poderes estaba el control de la acemilería y la caballeriza. En ella encontramos un condestable, cebadero, mozos de espuelas, silleros, guarnicioneros, alabarderos, herradores, albéitar, etc⁸.

1. 1. 1. La caballeriza borgoñona según Olivier de la Marche

La institución de la corte comenzó a cambiar entre los siglos XV y XVI, lo que hizo surgir un ideal de vida distinto al caballeresco. Estos cambios se produjeron primeramente en Borgoña, donde apareció de manera precoz una específica cultura cortesana como integradora del reino que daba gran importancia a la imagen externa del rey⁹. En este cometido, destacaba la caballeriza, cuyo funcionamiento y oficiales conocemos gracias a los comentarios de Olivier de la

⁶ Don Juan Manuel, *Libro Infinito*, apud Salazar y Acha, *La Casa del rey de Castilla...*, p. 111n.

⁷ Martínez Millán, *La Corte de Carlos V*, Madrid, 2000, vol. I, pp. 45-47. Para la relativa pobreza de la caballeriza de Isabel y Fernando véase, Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos. Artistas, residencias, jardines y bosques*, Madrid, 1993, pp. 240-243 y 251. La reina tenía a su muerte 8 caballos y 20 acémilas y machos de silla.

⁸ J. Trenchs, *Casa Corte y Cancillería de Pedro el Grande (1276-1285)*, Roma, 1991, pp. 83-84 y O. Schena, *Le leggi palatine di Pietro IV d'Aragona*, Cagliari, 1983, pp. 114-120 y 124-127.

⁹ C.A.J. Armstrong, "The Golden Age of Burgundy", A.G. Dickens (ed.) *The Courts of Europe. politics, Patronage and Royalty*, 1400-1800, Londres, 1977, pp. 55-76 y W. Paravicini, "The Court of the Dukes of Burgundy: A Model for Europe?", R.G. Asch y A.M. Birke, (eds.), *Princes, Patronage and Nobility...*, pp. 70-101.

Marche sobre la casa del duque Carlos escritos en 1477¹⁰. De la Marche decía que el caballerizo era el cuarto estado u oficio de la Casa y que en ella *no hay quien se pueda llamar Escuyer (sin cola) sino el Escuyer de la cavallería*, añadiendo que *no se puede demassiado honrrar este titulo y offiçio porque lo merece y es de muy gran magnificiencia*. Según de la Marche, el caballerizo había de unir en su persona tres propiedades: debía ser *Robusto y fuerte de cuerpo, sabio y ladino valeroso y atrevido*, había de ser valeroso porque *la fuerça del animo que es el principal punto de valor, es la principal de las quatro virtudes cardinales*, pero además de ello, el caballerizo había de ser también *fuerte de cuerpo Porque el mismo lleba el Estândarte en Vatalla quees una carga harto pessada*. Finalmente, el caballerizo había de ser *sabio y ladino porque a de traçar todos los adereços y ornamentos q se han de hacer para el Prin.e ansi para la guerra, como para torneos y justas*. Según esta caracterización, el caballerizo era ante todo, un verdadero caballero para el que la guerra, los torneos y las justas eran la ocupación por antonomasia, especialmente la primera, pues como aseguraba de la Marche:

El Escuyer ha de tener en guerra el primer aposento despues del Príncipe y en paz el postr[er]o. Es la rraçon porque en la guerra ha de estar a todas horas prevenido para armar al Príncipe y cada y quando que el Príncipe cavalga en armas a estandarte desplegado ha de tener plato el Escuyer como el Sumiller de Corps. Su estandarte ha de cavalgar en armas el primer de todos los escuyeres.

También sus preeminencias recordaban la función militar, así la de llevar el estoque real, que lo diferenciaba de la tradición castellana. Debía de portarlo *delante del Príncipe a todas las entradas solemnes sea a pie, o, a cavallo y lo a de tener en la mano derecha por el puño sobre la espalda, la punta arriva*. Esto le otorgaba una posición preeminente, porque estaba *solo con el estoque y la primer persona delante del Príncipe*. Más recuerdos de su función militar se apreciaban en la costumbre de que en los torneos y justas en las que participaba el príncipe

¹⁰ Olivier de la Marche, *Estado de la Casa del Duque Carlos de Borgoña*, 1474, BNM Mss. 907 ff. 29v y ss.

se le daban *los ornamentos del Príncipe y de su cavallo independientemente de las veces que se justare y por mas ricos que fuesen los ornamentos o aderezos, salvo que fueran de oro puro o joyas de piedras, quedando entonces en manos del soberano.*

El caballerizo gozaba de un amplio poder jurisdiccional sobre sus subordinados. Estaban a su cargo 50 escuyleres de la caballeriza sobre los que tenía *poder y autoridad*. Bajo su autoridad se encontraban también *las trompetas ministriles y todos los tañedores de instrumentos mensajeros y correos que llebaren las armas del Pri[n]cipe a los quales el Príncipe les da su titulo*. Los armeros por su parte, eran también *Varlets o moços de camara y responden al Escuyer solam[en]te y no a otro*.

Tras el caballerizo el segundo cargo en importancia era el palafrenero, del que se decía que era *el primero en la cavalleriza y ha de ser obedecido de los otros en quanto a los cavallos y a de cavalgar tras los otros y lleva la capa del Príncipe y no otro*. Le tocaba por su oficio guardar todas las sillas de los cavallos y poner *en orden los cavallos y a los pajes tras el Príncipe*.

Tras estos oficios principales se encontraban pajes, mozos de a pie y de a cavallos, reyes de armas, etc. De la Marche destacaba en primer lugar a los 12 pajes, *hijos de casas buenas nobles y principales los quales estan so la sujeçion y mando del Escuyer*, de quien dependía que fueran enseñados. Habían de cavalgar tras el príncipe según les fuese ordenado por el palafrenero, pero no ocuparse de los cavallos y el mayor o el mas robusto llevaba el estandarte tras el príncipe. Como parte de su "cursus honorum", añadía de la Marche, *proveelos el Príncipe por costilleres y por criados sirvientes en armas alrededor de su persona para hazer mensajes y correr donde los embia*. También había 4 mozos de a pie, encargados de presentar al Duque el caballo en sus salidas en una ceremonia que, más complicada, alcanzó luego en la caballeriza filipina gran importancia. Estos mozos de a pie se ocupaban de llevar al príncipe su caballo

para subir y han de ir por el a la cavalleriça y le an de llevar del freno sin subir en el y tener quenta que nadie se llegue al dicho cavallo y despues que el

Palafrenero se lo tiene entregado a ellos ninguno a de tocar a la silla ni al adereço sino fuere escuyer de la cavalleriça.

Otras de sus otras funciones consistía en ir con *un palo blanco en la mano sin hiego* para hacer *Retirar el Pueblo que con amor corre tras el príncipe y se le llega para verle y hacen que rreculen con tales palos que no tienen punta*. Estos mozos de a pie habían de estar *todos press[ent]es a todas las salidas y entradas de todas ciudades y villas y andar a pie alrededor del cavallo del Príncipe*. Llevar el caballo al príncipe, impedir que nadie se acercara al animal y retirar al pueblo que con amor se acercaba a su persona, eran otras tantas formas que asumía la caballeriza de separar al monarca, de distanciarlo, de sacralizar su figura, recursos que adquirieron en Castilla mucha importancia posteriormente.

Los mozos de caballos por su parte, que eran unos *treinta hombres sirvientes poco mas o menos*, se dedicaban a cuidar de estos animales, así *limpian almohaçan y peinan los cavallos y les dan zevada, les haçen y quitan la cama y tienen la cavalleriça limpia*. Otros tenían a cargo el heno, cebada y la paja para las camas. Otro oficio era el de los correos de la caballeriza, que hacían *el gasto y las proviisiones*. Los correos actuaban además de mensajeros. Normalmente eran 12.

En la caballeriza como decíamos, todos estaban bajo el Escuyer salvo los del oficio de armas a los que de la Marche concedía mucha atención. Los primeros entre ellos eran los reyes de armas, de los que el Duque tenía 6, seguidos de 8 heraldos y de 4 porsuivantes, cuyas respectivas ceremonias de creación *en dias y fiestas solemnes*, describía con detalle. También se ocupaba de los músicos existentes en la caballeriza. Había 6 ministriles, 4 tañedores de bajos y 12 trompetas de guerra. Cuando el Duque había de partir de un lugar, esa mañana los trompetas iban todos *juntos a hacer una tonada delante de las ventanas del Príncipe para despertarle a la hora que les esta dada*. Luego 4 de ellos se iban por la ciudad o villa o el real y cada uno a la vuelta tocaba otra tonada. Para entrar en palacio del príncipe se habían de juntar todos

y almorçar a costa del Príncipe y el chefe de ellos no sea de apartar para saver quando se a de tocar a cavallo y entonces cada uno se pone en armas y acude a su chefe y devajo de su corneta y los trompetas se

buelben a juntar cerca del Príncipe como la primera vez y no tardan mucho en tocar sus trompetas por la tercera vez, luego se juntan las cometas y esquadras acompañada cada uno de su gente delante del Palacio del Príncipe, y en habiendo llegado todos los trompetas hacen una sonada y entonces sube el Príncipe a caballo y todos los trompetas han de sonar a todas las entradas y salidas, mientras se camina por la Ciudad Villa Lugar, o Real donde se a possado.

La caballeriza de Borgoña y sus prácticas caballerescas se diferenciaban de las tradiciones castellanas en la importancia concedida a la institución y en la sofisticación alcanzada en la representación del príncipe, en lo visual y en lo sonoro, objetivo explícito y continuo, como evidenciaba la misma fijación por escrito de sus funciones.

1. 1. 2. La caballeriza del emperador

Otra importante diferencia entre la caballeriza a la borgoñona y a la castellana era el número de sus componentes. Ya llamó esto la atención cuando la llegada de Felipe El Hermoso con su esposa Juana a Toledo. Su casa superaba los 400 servidores entre los cuales 82 de la caballeriza, además de los 11 *escuiers d'escuirie* y 15 reyes de armas, heraldos y perseverantes. En su segundo viaje a España la Casa ascendía a 534 servidores: la caballeriza contabilizaba 42 personas, había 26 *escuiers d'Escuirie*, los reyes, heraldos y oficiales de armas eran 15, los pajes ascendían a 12 y entre músicos y trompetas sumaban 22¹¹. En 1515 en la casa del príncipe Carlos, en Bruselas, había 40 caballeros de la caballeriza, mientras que la caballeriza misma junto a la furriera se componía de 161 personas, la primera de ellas con 79 personas, de un total que ascendía a 665¹². Parecidas cifras se mantuvieron ya en Castilla, cuando la casa de Borgoña

¹¹ Martínez Millán, *La Corte de Carlos V*, vol. I, pp. 62-63 y 71.

¹² *Etiqueta de la casa del Señor Emperador Carlo Quinto dada por su Magestad siendo príncipe en el año de 1515, traducida del original francés firmado de su mano que con esto se entregó a Su Magestad*, en Martínez Millán, *La Corte de Carlos V*, vol. V, pp. 137-168, en concreto, pp. 151-158. Comentarios a esta etiqueta en *ibidem*, vol. I, pp. 132 y ss. Interesa señalar en las instrucciones que se daban para la casa las relativas a la caballeriza. Según estas, al contralor se le ordenaba que no se contaran más caballos en la caballeriza de los que se acostumbraban y

de Carlos se componía (antes de 1523) de 25 *escuiers d'escuyerie* y 37 oficiales de la caballeriza, para un total de unas 470 personas. Entre 1533-1535 la caballeriza y armería del emperador alcanzaban los 88 personajes, más el caballerizo y 3 escuderos de un total de 473 personas, sin contar las guardias. Posteriormente con un servicio que ascendía a unas 450 personas sin las guardas la caballeriza se desplegaba así: 3 gentileshombres *escuiers d'escuyerie*, otros 2 gentileshombres caballerizos y 37 oficiales que ocupaban labores propias de la sección, además de los 26 pajes y 29 costilleros¹³.

La comparación de la caballeriza de la Casa de Borgoña del emperador con la de Castilla demuestra a simple vista estas diferencias de tamaño e importancia¹⁴. Es cierto que en la Casa de Castilla también había una serie de oficios que en la de Borgoña estaban incluidos en la caballeriza, entre ellos reyes de armas, ballesteros de maza, tenedor de las andas, albarderos, guarnicionero, maestro de hacer jaeces y cosas a la jineta, herrador, frenero, sillero y pajes, pero el hecho mismo de que no formaran parte de la caballeriza, pone de manifiesto que era una sección menos destacada que la borgoñona¹⁵. Es evidente que el esplendor de la caballeriza borgoñona que hemos señalado, junto al mayor número de sus componentes, proporcionaba muchos más elementos para representar la majestad real que la caballeriza castellana. Además, la casa castellana de Carlos había quedado establecida en el tiempo en que el emperador estuvo en Castilla y apenas había sufrido cambios. Importantes puestos como el

que se controlaran sus salidas de la caballeriza. Se preveía alojamiento en palacio para el caballerizo mayor, el cual tenía autoridad y jurisdicción sobre todos los oficiales agregados a la caballeriza. Las cuentas de los gastos no se pagaban hasta que no eran aprobadas por él. Bajo él se encontraba el primer caballerizo, encargado de reemplazarle en sus ausencias y 36 caballeros. También se agregaba a la caballeriza un gobernador y su ayudante, un capellán, un maestro de esgrima, de equitación, de danza, de música y un cocinero. También había un furrier y sus ayudantes. Cfr. *Etiqueta de la casa del Señor Emperador Carlo Quinto...*, pp. 165-166.

¹³ Martínez Millán, *La Corte de Carlos V*, vol. I, pp. 135 y 232-233, vol. II, pp. 70-74.

¹⁴ *Ibidem*, vol. V, pp. 15, 24-26, 30-33, 59-61 y 67-71.

¹⁵ Si se observa la casa de la reina Juana entre 1505-1516, se verá el escaso peso de la caballeriza. Dejando oficios como pajes, frenero, sillero, cordonero o herradores, que no forman

camarero mayor y el caballerizo mayor permanecieron sin nombrar desde la muerte de sus últimos titulares, siendo sus funciones desarrolladas por los cargos palatinos de la casa de Borgoña. Esto fue suficiente para garantizar el servicio de Carlos, pero condujo a que de la casa de Castilla solamente tuvieran importancia la capilla, los músicos, la caza y la montería¹⁶. Se produjo así, una paulatina atrofia de la caballeriza a la castellana como manifiesta el recurso a la memoria de Fernández de Oviedo y el cuestionario que después veremos.

1. 1. 3. Las caballerizas del príncipe Felipe, 1535-1559

Inicialmente, la caballeriza y las literas para el príncipe niño se usaron de los departamentos correspondientes de la casa de la emperatriz Isabel. A la muerte de ésta se hizo necesario aumentar el peso de la casa de Felipe, acudiéndose a los recuerdos que había de la casa del príncipe Juan. Finalmente, en 1539-1540, se reformó la casa de Felipe y se le puso caballeriza, compuesta de caballerizo mayor y su teniente, de 8 mozos de espuelas, un tenedor de literas y 2 ayudas de andas, según el modelo castellano. A partir de estos años, la caballeriza experimentó un crecimiento muy importante. Si en 1540 los gastos ascendieron a 350.000 mrs., en 1543 fueron 750.000. A pesar de la bajada de 1544 (622.500) y años siguientes, en 1547 se alcanzaron los 1.013.750, pudiéndose decir que su monto se triplicó. Desde 1541, los gastos aumentaron en toda la casa pero especialmente en la cámara y la caballeriza, contexto en el que el emperador ordenó al caballerizo mayor que se moderasen porque eran excesivos. Pero la caballeriza del príncipe aumentó aun más cuando, desde 1548, le fue puesto un servicio a la borgoñona. Su introducción se vio facilitada porque el caballerizo mayor, Álvaro de Córdoba, murió a comienzos de 1546 y el oficio quedó sin proveerse, mientras que el mayordomo falleció poco después. A lo largo de los años siguientes, hasta que tomó plena posesión de su herencia, el servicio a la borgoñona del príncipe fue aumentando de tamaño para corresponder de

parte de ella, se compone de: caballerizo mayor, mozos de espuelas, escuderos de a pie, acemilero mayor, tenedor de las andas y trompetas, cfr. *ibidem*, vol. V, pp. 86-87.

forma adecuada a su creciente importancia y a las necesidades que fueron surgiendo, pudiéndose hablar de un paulatino retroceso de la casa de Castilla y de una castellanización de la casa de Borgoña¹⁷. En esta línea, la caballeriza borgoñona quedó encargada en exclusiva del servicio del príncipe. Hubo empleos que se eliminaron y otros pasaron a ocupar otros cargos en la caballeriza borgoñona o en diferentes secciones. Los pajes de la Casa de Castilla fueron reemplazados por los de Borgoña y desaparecieron los 8 mozos de espuela y de ballesta. Entre los oficios pasaron con sus empleos respectivos a la casa de Borgoña varios que más tarde estarían incluidos en la caballeriza, como el pintor Christian de Amberes, el sastre Enrique Díaz, etc¹⁸.

La casa de Borgoña del príncipe Felipe tenía una caballeriza muy parecida a la que gozaría como rey, pero más pequeña y sobre todo carente de varios oficios mayores como palafrenero y picadores, además de otros oficios de índole más administrativa como contador y librador y guardanés. Caballeriza y armería se hallaban unidas¹⁹.

1. 2. CAMBIOS Y PERMANENCIAS EN LA CABALLERIZA DE FELIPE II

Es necesario señalar tres procesos en la evolución de la caballeriza filipina. El primero estuvo constituido por los intentos de los caballerizos de la casa de Castilla de aumentar sus preeminencias según el modelo borgoñón que se produjeron entre los años 1530-1540. El segundo tuvo lugar tras la implantación de la etiqueta borgoñona y fue la reforma de los años 1560 que consolidó la importancia de la caballeriza, aumentó sus oficios y la dotó de etiquetas tras la instalación de la corte en Madrid. Esta reforma fue continuada en las últimas

¹⁶ *Ibidem*, vol. II, p. 86-87.

¹⁷ *Ibidem*, vol. II, pp. 100-108, 114-115, 110, 119-120 y 212 y ss.

¹⁸ *Ibidem*, vol. II, p. 214. La caballeriza de Castilla del príncipe se componía de: caballerizo mayor, teniente del caballerizo mayor, cabalgador de los caballos, aposentador y comprador de la caballeriza, ayudantes de las andas y tenedor de las andas y literas, cfr. *ibidem*, vol. V, p. 103.

décadas del reinado adecuando más eficazmente la institución al proceso de institucionalización que experimentaba la Monarquía. El tercer proceso, esta vez de origen externo, fue la aparición del coche, de importantes consecuencias tanto en la planta de la caballeriza como en las etiquetas y el ceremonial de la Casa real.

1. 2. 1. Funciones y preeminencias del caballerizo castellano y borgoñón

Entre las décadas 1530 y 1540, el oficio de caballerizo de la Casa de Castilla evolucionó hacia el modelo borgoñón. Es significativo que entre las críticas que se hicieron al poco de la llegada de Carlos a España²⁰, se encontraran menciones a la caballeriza. Así, fray Antonio de Guevara fustigaba su oropel y gasto de la siguiente manera:

Manda también Dios que el príncipe no tenga muchos caballos; es, a saber, que no gaste los dineros de la república en tener superflua costa, en traer gran casa y en sustentar gran caballería; porque al príncipe christiano más sano consejo le es dar de comer a pocos hombres que tener muchos caballos. No es menos sino que en las casas de los reyes y altos señores han de entrar muchos, servir muchos, vivir muchos y comer muchos; lo que en esto se reprehende es que a las veces es mucho más lo que se desperdicia que no lo que se gasta. Si en las cortes de los príncipes no hubiese tantos caballos en las caballerizas, tantos halcones en las alcándaras, tantos truhanes en las salas, tantos vagamundos por las plaças ni tanta desorden en las despensas, soy cierto que ni ellos andarian tan alcançados ni los vasallos tan agraviados. Mandar Dios que no tenga el príncipe muchos caballos, es prohibirle que no tenga gastos excesivos, porque al fin ha de dar cuenta a Dios de los bienes de la república, no como señor, sino como tutor²¹.

¹⁹ Véanse los oficios en *ibidem*, vol. V, pp. 108-110.

²⁰ *Ibidem*, vol. I, pp. 191-196.

²¹ Fr. Antonio de Guevara, *Razonamiento hecho a su magestad del emperador y rey, nuestro señor, en un sermón del día de los Reyes, en el cual se declara cómo se inventó este nombre de rey, y cómo se halló este título de emperador*, incluido en J.Mª de Cossio, *Libro Primero de las Epístolas Familiares de fray Antonio de Guevara*, Madrid, 1950, pp. 15-16. Las epístolas se publicaron en 1542 pero este sermón es sensiblemente anterior. La referencia de Guevara se encontraba en el cap. XVIII del *Deuteronomio*.

Con todo, la importancia del caballerizo en la Casa real fue creciendo a juzgar por las reivindicaciones que Francisco de Borja, Caballerizo mayor de la emperatriz, presentaba en 1529, de las que se desprende que pretendía dotar de mayor contenido simbólico y mayores medios a la caballeriza de la emperatriz y ampliar su jurisdicción sobre ciertos oficios, aumentando su radio de acción en la corte²². En esta línea pedía que *se le de ayuda de cavallerizo mayor, como se hazia en tiempo de la Reyna Catholica*, a lo que se accedía, nombrándose poco después a Cristóbal de Ortega. También se accedía a su petición de que,

le manden entregar todas las cavalgadas de las damas y sus moços y las de las mugeres dueñas y moças de cámara que sirven a su Magt. y al Príncipe e Infanta, y para que estos moços se le a de librar su raçion para que toda esta gente coma en su posada y se haga estado de cavalleriza, como en tiempo de la Reyna catholica doña Ysabel.

También pedía que se le diera *ynstrucion* para poder despedir a *qualquiera moço de dama que no le fuere obediente*, a lo que se respondió negativamente. Pidió también que un alguacil de corte tuviera *cuydado* de la caballeriza y de *prender a quien el cavallerizo le dixere que lo meresca*, como se hacía *en tiempo de la Reyna Catholica* según aseguraba, lo que le fue concedido. La más importante de sus peticiones sin embargo, era que se ordenara que los oficios *que son anexos al proveer al cavallerizo mayor no se le quite su preminençia para los presentar*, así como los de *herrador, guarnicionero, sillero, frenero, cabestrero, mantero y sastre*, que fue respondida con una rotunda negativa pues *a su Magt. pertenece la provisión destos oficios*.

En un contexto parecido, en el que también se cuestionaban las preeminencias y el contenido del oficio del caballerizo mayor, se ha de situar otro interesante documento escrito en torno a 1540. En él se trataban de precisar los derechos y obligaciones que tenía el oficio de caballerizo mayor separándolas de las del mayordomo mayor y el camarero, según se desprende de su contenido²³.

²² José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II. Documentos inéditos sobre su educación civil, literaria y religiosa y su iniciación al gobierno (1527-1547)*, Madrid, 1942, vol. II, pp. 396-400.

La primera pregunta se dirigía a aclarar si el oficio de caballerizo mayor de los reyes de Castilla era *de los preminentes oficios de la Casa Real*, a lo que se respondía que era oficio que daban los reyes a *quien tiene buena voluntad y sabe facer aquello, mas no oficio que anda en preminencias con otros*. Luego se preguntaba si el mayordomo tenía *mando sobre el caballerizo mayor* y si era habitual *que él y su teniente visitassen la caballeriza a las vezes que quisiesen*, a lo que se respondía que con el mayordomo mayor *no había quien se pusiese en preminencia y que él lo mandaba suso alto y baxo sin nengún embaraço*. La misma respuesta se daba al preguntar por las literas, asegurándose que *en lo del mayordomo mayor no se ha de desputar como en cosa de fee*, queriendo significar que estaban bajo su mando y no bajo mano del caballerizo. Luego se trataba de la relación del caballerizo con el monarca en público²⁴, preguntándose si era habitual que cuando el rey y el príncipe iban a caballo, *ansi en dias de entrada de ciudades y villas como en otros dias, el caballerizo mayor yva mas cerca del Rey*, a esto se respondía que *nunca el caballerizo mayor tenia que facer más con la persona del Rey y de quanto le dava el caballo*²⁵.

²³ Se trataba de *Las preguntas que se an de fazer sobre lo que se a de saber en el oficio de caballerizo mayor a la costumbre y uso de Castilla*, *ibidem*, vol. II, pp. 401-404.

²⁴ Las *Partidas* por ejemplo, ordenaban a los cortesanos cuando el rey caminaba,

... mientras andare en pie o en cavallo, le deven honrrar, ca non deve yr ninguno ante el, mucho acerca, nin egualarse con el, si non aquel, quel llamase, nin poner la pierna sobre la cerviz de la bestia, cabalgando cerca de el. E quando el descendiere deven descender con el aquellos quel llamare e tuviere por bien. E ninguno non deve subir en la su bestia, si non el que el lo mandasse o la diesse por suya.

Partidas, Libro II, título XIII ley XVIII. No obstante, el rey era rodeado por sus más cercanos cortesanos. En el ceremonial hecho para la ocasión de la coronación de Alfonso XI el monarca debía cabalgar hasta la iglesia rodeado de los *fijosdalgo mejores de su corte* que llevarían sus riendas, mientras su tesorero debía lanzar monedas por la calle ante el rey y el merino mayor llevaba la espada *alçada ante el*, cfr. Salazar y Acha, *La Casa del rey de Castilla...*, pp. 80-83.

²⁵ El caballerizo cumplía efectivamente sobre todo su deber de dar el caballo, como muestra también Fernández de Oviedo, asegurando que,

quando el príncipe cavalga o se apea, el cavallerizo mayor le ayuda, aun que esten otros señores de titulo presentes, por que aquello toca a su offiço e seria descortesia fecha al cavallerizo mayor antiçiparsse algun señor enesso a le ayudar, asi por el offiço, como por que elcavallerizo sabe mejor enesso lo que ha de hazer.

También se preguntaba si en las entradas *do el príncipe metía el estoque, no estando presente en Castilla el conde de Oropesa y en Aragón el de Sástago*, lo llevaba el caballerizo mayor, respondiéndose que el caballerizo *no llevaba el estoque ni tenía que hazer en él, sino estava en la cámara; y si no estava el conde de Oropesa en la corte, lo mandava el Rey llevar a otro caballero, o al que le plazía, o al mismo camarero*. Finalmente se indagaba si el caballo en que iba el caballerizo mayor *quando lo traen de distro viene cerca del rey, y si lo tenían dentro de la cadena en el çaguán aunque ay no este el del Rey*, respondiéndose clara y taxativamente que *no se tiene cuenta con el caballo del cavallerizo*²⁶.

También se evidencian problemas entre el camarero y el caballerizo. Así se veía al preguntar si,

quando sus Alteças jugavan a las cañas o salían a otras cosas de regozixo a la xineta, quién les vestía las marlotas y alvornoçes y capellares despues que el sastre se los había puesto la primera bez y quién le llevaba la toca y se la tocava para mandarla dar al paje que la traya.

La contestación aseguraba que *todas esas cosas fazía el camarero y no otra persona*. A la pregunta de a quién comunicaban sus altezas la confección de los vestidos *para juegos de cañas y justas*, se respondía que *esto comunicaba con el camarero o con el sastre* y a la cuestión de si *quando se cortavan guarniciones o otros adereços para caballos*, se llevaba la seda y paño a casa del caballerizo

Gonzalo Fernández de Oviedo, *Libro de la Cámara Real del príncipe don Juan e offiçios de su casa e serviçio ordinario*, y *Adición o segunda parte de los offiços de la Casa Real*, 1547, edición de la Sociedad de Bibliófilos Españoles, *Libro de la Cámara real del príncipe don Juan*, Madrid, 1870, p. 103.

²⁶ En la tradición castellana, según contaba Fernández de Oviedo, los porteros de cadena,

tienen cargo de quitar e poner la cadena para que entre la mula o cavallo del príncipe e las cavalgadas delos grandes e perlados e delos cavalleros: a los quales dexan entrar cavalgando, quitada la cadena, e despues que se han apeado, echan fuera los cavallos e mulas, e tornan a poner la cadena, pero dexan dentro enel çagan los cavallos o mulas delos que son señores, e de los perlados e personas principales, e aun de algunos de no tanta calidad, quelos porteros quieren complazer; de los quales en las pasquas no les falta aguinaldos, e otros provechos que ellos se saben granjear.

mayor y el lo mandaba cortar estando a todo presente se respondía negativamente, recordando que desde la cámara yva el sastre al guarnicionero y desde el guarnicionero iva a la camara. Finalmente se inquiría si el caballerizo mayor ynviava a la cámara por uno o dos mas de los jaezes ricos y si el camarero u otra persona ponía estorbo en ello, o las davan sin esperar otro mandamiento más del caballerizo mayor. A esto se respondía tajantemente que el caballerizo,

no tenía que facer en otra cosa de jaezes, sino en aquello cotidiano que cabalgava en los cavallos él o su teniente, y que de esto dava qüenta y razon para tornalle a la cámara, que las otras cosas de jaezes o de guarniciones o dezía el Rey prova tal guarnicion o tal jaez a tal caballo, o dezía el caballerizo mayor [sic] provaré tal guarnición o tal jaez a tal caballo²⁷.

1. 2. 2. La reforma de la caballeriza en el reinado de Felipe II

Durante la segunda mitad del siglo XVI, el oficio de caballerizo mayor adquirió más protagonismo y complejidad en la Casa Real no sólo por la consagración del servicio real al estilo de Borgoña, sino sobre todo por la fijación de la corte y por la utilización del coche, además del caballo, en las salidas que

Fernández de Oviedo, *Libro de la camara...*, pp. 124-125. Otro manuscrito añadía: *arçobispos y obispos y de los que son señores de titulo, assi como duques, marquesses y condes de salva, ibidem.*

²⁷ Es sabido que hacia 1418 existía una cámara de la jineta donde se guardaban los arreos reales que estaba controlada por el camarero mayor. Fernández de Oviedo atestigüaba que el caballerizo mayor no se encargaba de los ornamentos ricos de uso extraordinario que se guardaban en la cámara. De hecho, cuando el oficio de caballerizo mayor empezó a adquirir mayores cotas de poder y representatividad según el estilo borgoñón, se recordaba como el estilo castellano era éste. Oviedo lo relataba así:

.. en cuyo poder estavan los cavallos e hacaneas e mulas de la cavalleriza del prinçipe e de su servicio e todos los atavios de sillas e guarniçiones cotedianos, eçcepto lo festival e ricos ornamentos e jaezes dela guisa o gineta, porque aquello está en la cámara e quando es menester dalo el moço de la camara de las llaves al theniente del cavallerizo mayor, e él lo buelve a la camara. Pero lo que es menester de ordinario en la cavalleriza, anda e se rrenueva quando conviene e lo viejo es todo del cavallerizo mayor...

Libro de la camara..., p. 101. Para la cámara de la jineta, Salazar y Acha, *La Casa del rey de Castilla...*, p. 259.

hacia el rey²⁸. Es muy significativo que precisamente en agosto de 1561 sucediera un grave incidente ocurrido a la reina Isabel en el que se volvían a poner de manifiesto los límites del caballerizo mayor en relación con el mayordomo mayor:

Andava passeggiando per Madrid in cochio, et era in porta, et essendole cadita la coda della veste in terra le andò contra la rota, et la tirò giù del cochio, il quale le andò a`dosso; ma fu tanto presto il cochiero a ritener li cavalli, che non riceve se non pochiss^o male. Il giorno innanzi che le avvenisse questo essendo pure salita nel medesimo cochio, et nella medesima porta di esso per andar a piacere, il suo cavaglierizzo maggiore, ch'è un Don Federico di Portugalo, le racconciò la coda della vesta, et essendogli detto dal Maior d'huomo maggiore che quello non era suo ufficio, ne voleva che lo facesse, et esendogli risposto da lui un poco bruscamente, che era et che lo voleva fare, è stato non solamente ritenuto in casa, mà mandato à un luogo qui vicino in priggione, con tutto che il detto conte fosse quello che acconciasse i panni alla Reggina in quel giorno che le occorse quella disgratia²⁹.

El asentamiento de la corte en Madrid, en 1561, condujo a la reestructuración de determinadas ordenanzas del servicio de la Casa Real. Sin duda ninguna, el sector que mayor transformación experimentó con la sedentarización de la corte fue la caballeriza que comenzó a cumplir una misión distinta y a adquirir una serie de competencias que no tenía cuando la corte era ambulante³⁰. Los cambios producidos en la caballeriza fueron acompañados de

²⁸ Véanse *Las preeminencias que tiene el Cavallerizo maior del Rey nrô Señor y los gages Ayuda de costa raciones y otras cosas que le pertenecen*, RAHM 9/683 fs. 164r-167r. Obsérvese que la mayoría de estas preeminencias constituían el cuestionario de 1540 visto *supra*. Véase también las *Etiquetas de palacio ordenadas por el año de 1562 y reformadas el de 1617. Etiquetas generales que han de obserbar los criados de la casa de su magd. en el vso y exercicio de sus oficios*, AHN Consejos, libro 1189, fs. 125v-129v.

²⁹ Cfr. Carlos José Hernando Sánchez, "La cultura ecuestre en la corte de Felipe II", en J. Martínez Millán y S. Fernández Conti (Dir.), *La corte de Felipe II*, en prensa.

³⁰ Uno de los primeros efectos de la importancia adquirida por la caballeriza fue su ubicación en palacio. La plaza existente delante del alcázar quedó muy cambiada debido a la construcción de unas caballerizas, cuya erección decidió el príncipe en 1553. Esta se encargó a Gaspar de Vega, que diseñó un edificio de casi 80 metros de largo por 10 de ancho. La regularización de la plaza pedía un cierre al oeste, diseñado en 1558 por Luis de Vega, y que consistía en una galería que enlazaba el ángulo sudeste del alcázar con las caballerizas. El proyecto era grandioso, dos pisos de caballerizas y cocheras superpuestos, uno excavado en el flanco de la colina y accesible por el camino de la muralla y otro construido al nivel de la plaza, más una galería encima que debía unir los dos edificios. No obstante, el proyecto no se llegó a realizar y en 1562 se levantó una galería de un

una serie de instrucciones en las que se asignaron las nuevas funciones que debían cumplir la caballeriza y sus oficiales. Desde 1561, se perfeccionaron una serie de ordenanzas para diversos oficios³¹ que culminaron en unas ordenanzas fechadas en 1564. En ellas no sólo se especifican las obligaciones de cada uno de los servidores de este módulo de la Casa real, también se incluían nuevos oficios que en ordenanzas anteriores no se encontraban³². He aquí los principales y las funciones que cumplían:

1. 2. 2. 1. El guardanés

Guardanés era un término que tanto designaba un oficio como un espacio donde se guardaban objetos de la caballeriza³³. Al oficial se le ordenaba controlar los objetos que estaban a su cargo y se le prohibía prestar nada sin orden del caballerizo mayor o del primer caballerizo. Debía tener especial cuidado de que *se trueque ningun freno ni se eche a caballo que no sea de SM*. Había de proveer al palafrenero mayor de todo lo necesario *para los caballos teniendo su cuenta y razon de lo que se le entregare*. Las obras a realizar habían de cortarse en el propio guardanés y no en

solo nivel perpendicular con el alcázar y las caballerizas, una parte de la cual fue ocupada por las cocheras, cfr. V. Gerard, *De castillo a palacio. El alcázar de Madrid en el siglo XVI*, Madrid, 1984, pp. 127 y 131.

³¹ *La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriza de Su Mgd*, IVDJ Envío 7 (II), fs. 48r-51r. Hallamos instrucciones para picadores, varios oficios de manos (sillero, guarnicionero, frenero y cordonero, que consideramos como una sola instrucción), palafrenero mayor, furrier, librador, cochoero mayor y guardanés.

³² En 1564 se daban nuevas instrucciones para el furrier, el guardanés así como sillero, guarnicionero, frenero y cordonero y seguramente poco después a picadores, palafrenero mayor, librador, cochoero mayor, ayo de los pajes y contador. La caballeriza de Felipe II fue dotada de 6 nuevos oficios que no tenía cuando príncipe (palafrenero mayor, guardanés, picadores, contador, librador y cochoero mayor) de los cuales su padre no había tenido tres (contador, librador y cochoero mayor). En realidad, deben añadirse cuando menos dos oficios más, cocheros y maestros de coches, a los que no se dieron instrucciones, pero ya existían. Domínguez Casas se equivocaba al asegurar que había maestros de coches y de guarnecerlos, así como sobrestantes de coches (¿cocheros no?) en la corte de Carlos V, cfr. *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos*, pp. 576, 591 y 641(n).

³³ Sebastián de Covarrubias escribía en su *Tesoro* de 1611 que guadarnés, (con esa grafía), era oficio de la casa real al uso de Borgoña a cuyo cargo estaban las guarniciones y sillas. El *Diccionario de Autoridades* ampliaba la definición diciendo que era el lugar *donde se guardan las sillas y guarniciones de los caballos y mulas, y todo lo demas perteneciente a la caballeriza*.

otro lugar y ante la presencia del furrier. También se le ordenaba tener cuenta de lo que recibiera en el guardanes, de lo que se hiciera de nuevo por los oficiales y de las cosas que salieran de él o se gastaren y a quién se entregaban³⁴.

1. 2. 2. 2. Instrucciones al sillero, guarnicionero, frenero, cordonero y otros

Las ordenes dadas a estos oficios en 1564, eran las mismas que años atrás. Se les ordenaba principalmente que cada mañana fueran en persona o enviaran un oficial a la caballeriza *a ver las cosas que fueren menester del servicio de ella*. Estaban obligados a ir al guardanés a cortar *la seda paño y otras cosas*, haciéndolo en presencia del propio guardanés. Todos los oficiales y en especial el cordonero, habían de entregar las obras que hicieren para la caballeriza a los oficiales *que la hubieren de gastar*, debiendo coincidir las cuentas de ambos, que no habían de ser válidas en caso contrario. El frenero debía marcar estribos, frenos y lo *que hiciere de hierro* con la marca que se le había suministrado³⁵.

1. 2. 2. 3. El furrier

Mediante las instrucciones de 1564 se ampliaban las funciones del oficio al tiempo que se nombraba a Hernando de Bibanco como furrier mayor³⁶. Entre sus obligaciones estaba la de comprar por su mano o sus ayudas y correos todo lo que se hubiera de adquirir para la caballeriza sin encargar dinero al librador. Todo lo que comprara había de entregarlo al librador por cuenta y medida poniendo la cantidad y el día, para que aquel lo asentara en su libro. Cada cuatro meses debía

³⁴ IVDJ Envío 7 (II) f. 23r. Para la primitiva instrucción, cfr. *La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriça de Su Mgd, pasim*.

³⁵ IVDJ Envío 7 (II) f. 23v. Las instrucciones dadas a estos oficios en 1564 eran prácticamente idénticas a las de *La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriça de Su Mgd*, fs, 48v-49r.

³⁶ Las instrucciones iniciales en *La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriça de Su Mgd*, f. 49v. Además la *Copia de la ynstruccion que se dio al furrier mayor en la cavalleriza de Su Magd en tiempo del prior don Antonio de Toledo su cavallerizo mayor a primero de ag.to de mill y quinientos y sessenta y quatro la qual se guardo tambien en el del señor don diego*

juntarse con el contador y el guardanés a ajustar las cuentas de los oficiales de manos y el mercader. Al final del año había de tomar junto al contador cuenta al guardanés de lo que por el libro de su cargo hubiera entrado en sus manos. A principios de cada mes, furrier y contador habían de tomar la reseña de las bestias y mozos que había en la caballeriza para que se dieran las raciones.

Estaba encargado de hacer avisar a todos los oficiales cuando sus majestades salían en publico pues a él le llegaban las ordenes del caballerizo mayor o primer caballerizo. Entonces había de poner a cada uno en su lugar correspondiente en los actos públicos, dando cuenta al caballerizo mayor o primer caballerizo si alguien faltaba. Junto al contador había de hacer la lista de todas las libreas amarilla y negra que se daban. Debía repartir cada día el trabajo a los ayudas, librador y correos. Todos los domingos y fiestas tenía que ir a la posada del caballerizo mayor junto a los demás jefes de la caballeriza, lacayos y otros oficiales.

1. 2. 2. 4. El contador

Las instrucciones al contador le ordenaban hacer las cuentas del gasto de la caballeriza cada mes ordinario y extraordinario, hallarse a la paga de los mozos, hacer las libranzas del gasto y darlas firmada del caballerizo mayor al furrier. Tenía que llevar el libro del gasto de la despensa de los pajes del ordinario y extraordinario de cada mes y hacer nomina de los pajes que habían asistido. Había de llevar también la cuenta del herraje y medicinas conforme a las tarjas del palafrenero mayor y asentarles a los herradores los partidos correspondientes. También estaba obligado a llevar el libro del cargo y descargo del guardanés teniendo cuenta y razón de las cosas que entraban y salían en el y de que se tomara cuenta al guardanés cada año de lo que había entrado y salido en él. Cada 4 meses debía juntarse con el furrier y el guardanés en casa del primero a ver las cuentas de las obras hechas para la caballeriza y sus provisiones. También debía

reunirse con el furrier cada mes para llevar las cuentas al caballerizo mayor³⁷.

1. 2. 2. 5. El palafrenero

El oficio del palafrenero mayor era uno de los que más se detallaban en las instrucciones, dada su importancia en la caballeriza borgoñona. Sus variadas funciones se centraban sobre todo en el control de los caballos, sus aderezos y la vigilancia de los mozos de caballos³⁸.

Ante todo, se encargaba al palafrenero tener cuidado de todos los caballos que hubiere en la caballeriza y de las caballerizas mismas, procurando que los animales estuvieran *muy limpios y bien tratados* y que cuidara de todo lo referente a su alimentación. Había de controlar las raciones que se daban cada día y las salidas y entradas de los caballos *por ser muchas las que su magestad hace*, para que cuando se tomaran al librador se viera si conformaba la cuenta de ambos. Debía vigilar que en las caballerizas no hubiera caballos que no fuesen del rey y que los caballerizos tuvieran caballos en que andar y no lo hicieran en los del monarca, pues se les daba ración para mantenerlos. El mismo debía tener caballo, pues también se le daba ración. Se le prohibía prestar caballo, haca o cuartago, así como andar en ellos sin orden del caballerizo mayor o primer caballerizo.

Tenía que vigilar que los caballerizos y picadores asistieran tres veces al día al pensar de los caballos y controlar que los herradores fueran cada día a la caballeriza, avisando de lo contrario al caballerizo mayor. Debía estar presente al herraje que sólo podía realizarse en las caballerizas. Estaba obligado a tener cuenta de las medicinas que se gastaran en la cura de los caballos y unto de los cascos de los animales.

También se le ordenaba la supervisión del material de la caballeriza. Así

³⁷ Copia de la instrucción que se dio al contador de la Caballeriza de Sivi en tiempo del prior don Antonio de Toledo su caballerizo mayor y se guardó en el del señor don Diego de Cordoba, IVDJ Envío 7 (II) f. 61r-61v. Las mismas instrucciones en *idem*, f. 51r por error 50.

³⁸ La orden que el palafrenero de su Magd ha de tener y lo que han de hacer en serv^o de S.ivi. y della en su oficio, es lo siguiente, RAHM 9/683 fs. 175v-179v. Para las primeras instrucciones, La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriza de Su Mgd, fs. 49r-49v.

debía tener cuenta con el cabestraje que se le entregaba, controlando cómo se gastaba y dando piezas nuevas solo al recibir la viejas. Debía tener cuidado de que las mantas, sabanas, tocadores y cinchas estuvieran bien tratadas y puestas sobre los caballos para que no se dañaran. Había también de tener cuenta con las sillas, guarniciones, estribos y frenos de los caballos, cuidando que estuvieran limpios y los aderezos bien tratados e impidiendo que se cambiaran de uno a otro, pues cada caballo tenía el suyo. También había de tener cuenta con las sillas, guarniciones, estribos y frenos de los caballos.

En lo tocante al control de los mozos, había de prestar mucha atención a que dieran limpia la comida a los animales y no la desperdiciaran. Debía vigilar que estuvieran *sin apartarse un hora de sus caballos*, (les había de penar las faltas con dos reales por día a repartir entre los demás) y había de obligarles a pagar lo que perdieran en la caballeriza. El palafrenero podía prohibir la entrada en la caballeriza al que no le obedeciera.

1. 2. 2. 6. El librador

Las instrucciones al librador le prohibían recibir dineros del furrier mayor ni ayudas, ordenándosele que toda la cebada que los furrieres, ayudas o correos comprasen le fuese entregada a él por medida, poniendo el día y de quién se recibía. Había de recibir por cuenta la paja comprada, poniendo el día y el número de cargas y supervisar su calidad, avisando si no lo fuera al caballerizo mayor o al primer caballerizo, debiendo hacer lo mismo con el aceite, salvado, sebo para untar los coches y carros y la zanahoria, cardos y otros regalos que se compraran para los caballos. Se le encargaba llevar un libro *para que diga con el del furrier de manera que salga de vuestra mano todo lo que se gastare*. También había de recibir las palas, arneros, cribas, herradas, escobas y esportones que se compraran para la caballeriza. Había de dar la cebada ordinaria para la caballeriza y las raciones para los caballos, pero se le prohibía dar regalos a los caballos o raciones extras.

Se le ordenaba dar a los mozos de caballos el material necesario para su

oficio, pero no renovarlo sin traer las piezas viejas o rotas, informando al furrier mayor de los desperfectos para que se los hicieran pagar o comprar. Había de recibir por cuenta las sacas y costales, dando cuenta a los carreteros y cobrarlas y guardarlas. Había además de hacer pliego cada mes de la paja y cebada que recibiera y se gastara para que lo viera el caballerizo mayor³⁹.

1. 2. 2. 7. Los picadores

Los picadores se ocupaban del cuidado de los caballos y de los pajes y los mozos de caballos⁴⁰. Respecto a los caballos se les ordenaba la supervisión de su limpieza y la de sus aderezos, herraje, cuidado sanitario y control de la alimentación. Debían de vigilar que ellos y sus aderezos estuvieran *muy limpios y bien tratados*. Debían cuidar que la paja que se suministrara a los animales estuviera *muy limpia y que no se les quite nada de lo que el les mandare dar*, estando obligados a estar presentes al pensar de los caballos. Podían ordenar los regalos a los caballos de su partida sin que nadie pudiera *contradecirlos en nada*, comunicándolo tan sólo al palafrenero mayor. Debían hallarse presentes junto a herradores y albéitares a las curas de los caballos y a su herraje, que debían realizarse en la caballeriza, no permitiendo que los llevaran fuera. Habían de controlar el ejercicio de los caballos, que fuera *moderado*.

Se les ordenaba vigilar e impedir que donde estaban los caballos del rey hubiera otros animales, fueran de caballerizo, cabalgador u otro. Tenían prohibido prestar animales sin que lo supiera el caballerizo mayor o el primer caballerizo. También les estaba prohibido montar en ningún animal de la caballeriza con gualdrapa, así como cambiar las sillas de unos a otros caballos, porque cada animal tenía la suya. Por el contrario, estaban obligados, pues gozaban de ración

³⁹ Orden que se da al Librador de la Cavalleriza de su Magd, RAHM 9/683 fs. 250r-251r. Para la orden inicial, cfr. La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriça de Su Mgd, fs. 49r-50r.

⁴⁰ La orden que los picadores han de tener en su oficio en servicio de su magestad en su real caballeriza y han de hacer es la siguiente, IVDJ Envío 7 (II) fs. 66r-67r.

de caballos, a tenerlos y a ir en ellos de camino y *no en ninguno de los de su magestad*.

Los picadores se ocupaban también de los pajes que se les señalaban para su enseñanza y de los mozos de caballos. La enseñanza de los primeros había de ser rotatoria para que aprendieran todos y se evitara la falta a sus propios ejercicios cuando hubieran de salir fuera. Habían de dar la lección a los pajes cuando salían con los caballos *de manera que sepan bien lo que han de hacer y que huelguen de aprenderlo*, evitando que maltratasen a los animales, reprendiendo al que lo hiciera y avisando al caballerizo mayor o al primer caballerizo si desobedecían sus instrucciones. Los mozos de caballos estaban obligados a obedecer a los picadores, fueran estos de su partida u otros. Estos podían impedirles la entrada en la caballeriza y a través del palafrenero mayor, avisar al caballerizo mayor o al primer caballerizo para despedirlos si fuera necesario.

1. 2. 2. 8. El ayo de los pajes

Las funciones del ayo consistían en la fiscalización de la casa de los pajes y el cuidado de estos⁴¹. Desde el punto de vista de la administración, el ayo se encargaba ayudado del dispensero, de controlar los gastos de la casa. A tal fin, el dispensero confeccionaba un libro de gasto de despensa mensual y cada 4 meses daba cuenta de los gastos extraordinarios de calzas y zapatos, camisas y camas.

Al modo del *pater familiae*, el ayo estaba encargado educar a los pajes y a los demás subordinados y dependientes de la casa. Gozaba de ciertas preeminencias, como eran conservar el capote que cada paje traía al entrar al servir el oficio y la librea que dejaba el paje al abandonarlo. Debía tratar a los pajes *con mucho respeto y reverencia y sin descomponerse con ellos, tratándolos mal de palabra, ni poniéndoles las manos*, aunque podía castigar con azotes a los menores de 14 años. Estos

⁴¹ La orden e Ynstruccion que el Señor Prior Don Antonio de Toledo dio al Ayo de los Pajes, RAHM 9/683 fs. 184v-191r.

debían obedecerle en todo *sin mirar si es tuerto o derecho*.

Las actividades de los pajes se iniciaban levantándose en verano a las 6 de la mañana y empezando a voltear desde las 7 a las 8. Entre 8 y 9 y media asistían a clase con el maestro de danzar. Luego el capellán les tomaba lección y les enseñaba la doctrina cristiana y el rezo *para guiarles a la virtud*. A las 10 y media acudían a misa. A la vuelta, comían con el ayo y el capellán, si lo querían, a fin de acostumbrarlos *a estar con mucho respecto y decencia sin hablar descompuestamente y sin hablar palabras deshonestas, ni dejandolos andar a rebatiña, ni hacer otras travesuras que suelen*. Después de comer hasta las 3, los pajes se recogían a sus aposentos sin poder salir. Unos se dedicaban a aprender a escribir y otros estudiaban sus lecciones hasta que llegaba el maestro de latín que acababa a las 5 de la tarde. A esta hora tenían clase con el maestro de armas hasta las 6 y media, hora en que se les dejaba jugar *a la argolla y bolos y entretenerse en otra cosa de virtud*, debiendo el ayo evitar los juegos de naipes entre ellos o con otros criados o gentes de fuera. La cena era a las 8 y media y la recogida a las 10. El horario de invierno era el mismo, pero se levantaban a las 7 de la mañana.

Además de este horario continuo de enseñanzas y aprendizaje, complementado con las actividades por turnos con los picadores, los pajes estaban sometidos a un férreo control de su movilidad. Para salir al exterior necesitaban licencia del ayo e ir acompañados de un criado, que había de ser persona *virtuosa y de confianza*, estándoles prohibidos por evitar estas salidas *lo mas posible*, que fueran a caballo o en coche. Para ir fuera de la corte, el ayo había de informar al caballerizo mayor.

La función de los pajes era un cometido fundamental que aunaba el servicio del monarca y la simultánea preparación en el *cursus honorum* cortesano⁴². En palacio tenían acceso a la antecámara. Acompañaban al rey en sus salidas fuera *del lugar*, cuando se les daban hacas e iban con botas y espuelas. Al apearse el monarca debía haber 4 o 6 pajes para coger las hachas. En las comedias y fiestas

⁴² Fernández de Oviedo decía de los pajes del príncipe que fueron hijos *de los grandes e principales cavalleros de aquestos rreynos; alo menos, no se acuerdan ombres que en casa de algun príncipe*

retiradas iban acompañados del ayo para evitar sus travesuras. Se encargaban de servir las meriendas al rey y las comidas y cenas en las *huertas, cazas y campos*. Llevaban la maleta y la sombrerera. El paje más antiguo llevaba el guión cuando salía fuera la caballeriza. Los días de fiesta, el ayo debía llevar a los pajes a la casa del caballerizo mayor y de allí ir a palacio *en cuerpo y con quietud*.

1. 2. 2. 9. El cochero mayor

A su cargo estaban todos los vehículos, los animales que tiraban de ellos y los criados que los conducían⁴³. Debía ocuparse de los caballos y mulas de coches, mulas de carros largos, machos de agua y fiambrosos, y machos y mulas de litera, especialmente en verlos pensar, curar, limpiar y herrar. Había de tener una tarja de las herraduras y cuenta de las medicinas que el herrador gastara en curar los animales enfermos. Debía procurar que todas las mulas y machos estuvieran muy bien tratados y limpios y que no salieran de la caballeriza sin orden del caballerizo mayor o del primer caballerizo. También de que los aderezos de los animales estuvieran guardados y bien tratados. Se le ordenaba *mirar* por los coches, supervisando que se metieran en sus casas y las almohadas en el guardanés. Había de tener cuidado con las literas y sus aderezos y con los carros largos para que se repararan cuando fuera necesario. Estaban bajo su obediencia los cocheros, fiambrosos, hombres de litera, acemileros y aguadores.

1. 2. 3. Reformas en la caballeriza durante la segunda mitad del reinado

Durante los últimos años del reinado de Felipe II la caballeriza experimentó otras reformas en consonancia con la institucionalización hacia la que

de los passados en España, le ayan servido tantos ni tales en numero, ni de tantas rrentas e casas tan principales erederos, Libro de la Cámara...., pp. 18-21.

⁴³ *Instruccion al cochero mayor*, RAHM 9/683 fs. 258v-259v. También en *idem* K-58, fs. 258v-259v y *La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriça de Su Mgd*, f. 50v.

evolucionaba la Monarquía⁴⁴. En 1592 se extendían detalladas instrucciones para controlar a los cocheros⁴⁵, así como al furrier⁴⁶ y al veedor y contador⁴⁷. Además se produjeron otros cambios que afectaron al número de animales y criados de la caballeriza en 1593⁴⁸. Se ordenaba que hubiera 40 caballos de silla y 20 mozos para su servicio, 24 hacas y cuartagos y 8 mozos para su servicio, 36 caballos de coche y 18 mozos y 9 cocheros, 10 mulas para 3 literas y 3 litereros, otras 12 mulas para 3 carros largos con 3 carreteros y 3 mozos para su servicio y 9 acémilas para el reático con dos acemileros. A ellos había que añadirles 12 caballos de coche de la emperatriz y 6 mozos para curarlos, 2 mulas de litera de la emperatriz y dos litereros, 6 yeguas que presentó el duque de Mantua con 3 mozos y 2 machos de silla y 1 mozo. En total algo más de 150 bestias⁴⁹, parte de ellas destinadas a los coches y parte al paseo, unos 39 mozos, 5 litereros, 9 cocheros, 2 acemileros y 3 carreteros.

1. 3. REFORMAS EN LA CABALLERIZA DURANTE LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XVII

⁴⁴ No hemos encontrado las instrucciones de 1585 pero nos consta su existencia; en la instrucción al veedor y contador dada en 1593 a Pedro de Arando y en la de 1609-1610 al mismo, se le ordenaba se cumplieran *las ordenes e instrucciones que estan dadas para el gobierno de la dicha caballeriza y especialmente la que dio el rey mi señor que esta en gloria por su cedula fecha a 8 de enero del 1585*, RAHM 9/683 fs. 171v y 251v. Según Daniel Reytier, los textos fundadores de la caballeriza moderna francesa fueron dados por Enrique III en 1585, "Un service de la Maison du roi: les Écuries de Versailles (1682-1789)", en Daniel Roche (Dir), *Les écuries royales...*, p. 62. Se desconoce su contenido debido a la destrucción de los archivos de la Petite Ecurie, la encargada de los caballos de tiro y los carruajes, ya en tiempos de Luis XVI.

⁴⁵ IVDJ Envío 7(II), fs. 51r-52v.

⁴⁶ *Instruccion al furrier de la Cavalleriza de Su Magd*, RAHM 9/638 fs. 239v-245r.

⁴⁷ *La horden que es mi Voluntad que guardeis vos Pedro de Arando a quien he proveido por mi Veedor y contador de mi Real Cavalleriza, en el uso y exercicio del dho oficio, demas de lo que contiene vrô titulo es lo siguiente*, RAHM 9/683 fs. 170v-172v.

⁴⁸ IVDJ Envío 7 (II) fs. 35r-36v.

⁴⁹ Un papel sin fecha con reformas en la caballeriza manifestaba que se podrían excusar 46 caballos y acas de los 162 *que agora hay* y que hubiese 50 caballos de silla, *Relacion de cosas q tienen necessidad de reform^{on} en la Cavalleriza de Su Md*, IVDJ Envío 7 (II) f. 32v.

La estructura y las etiquetas de la caballeriza había sido asentadas por Felipe II. Las transformaciones y cambios que se sucedieron o se intentaron después, parecen haber afectado más a cuestiones de cantidad que de calidad, más a reforma de practicas indebidas y aumento o disminución del numero de criados, que a cambios importantes en el contenido de las etiquetas o en el funcionamiento de la institución, que por otro lado, alcanzó un mayor peso en la representación real al que no fue ajeno la posición que alcanzaron los caballerizos mayores en la corte⁵⁰.

1. 3. 1. Las reformas de la caballeriza de 1612

Prueba de que la institución de la caballeriza continuaba las directrices dadas en tiempos de Felipe II son las instrucciones dadas en 1604 a varios importantes cargos, palafrenero mayor y librador que repetían en lo sustancial las dadas en 1561-1564⁵¹. Lo mismo se podía decir del nuevo nombramiento de veedor y contador realizado en febrero de 1609 en la persona de Pedro de Arando que ya lo había sido entre 1593 y 1598. Ahora bien, el nombramiento de Arando había de tener importantes consecuencias en el intento de mayor control y racionalización de la caballeriza que ya se había iniciado un años antes⁵². Ya el 6 de julio de 1609 el veedor presentaba al caballerizo mayor una consulta sobre el gobierno de la caballeriza en la que ponía de manifiesto algunos de los males que

⁵⁰ Véase a ese respecto el segundo capítulo. Fue en tiempos de Felipe III cuando Caballeriza y caballerizo mayor desarrollaron sus posibilidades y alcanzaron una posición preeminente en la Casa real y en la corte, véanse los comentarios sobre ambos de Gil González Dávila, *Teatro de las grandezas de Madrid*, 1623, edición facsímil, Madrid, 1986, pp. 316-317. Alonso Núñez de Castro escribía años después casi lo mismo sobre el caballerizo en su *Libro histórico-político, solo Madrid es corte, y el cortesano en Madrid*, 1675 (3ª edición). Edición facsímil, Valencia, 1996, pp. 119-200.

⁵¹ *Instrucción al Palafrenero maior de la cavalleriza de su Magd*, RAHM 9/683 fs. 239v-249r y *Don Francisco Garcia librador de la caballeriza de su magestad Copia de la instrucccion que se le dio y orden de lo que ha de hacer para el cumplimiento de su oficio*, IVDJ Envio 7 (II) fs. 59r-59v.

⁵² Efectivamente en 26 de julio de 1608 se habían dado unas instrucciones sobre el servicio y residencia de los oficiales y ministros de la caballeriza entre cuyas obligaciones estaba la de hallarse en la caballeriza el primer día de cada tercio *para que con eso se entienda y sepa los que residen y estan sirviendo*, AGPR Administrativa, Leg. 1087 s.f.

aquejaban a la institución y las ampollas que había levantado su actuación entre algunos criados. Arando, que había previsto *que habria quejas de mi de muchos de los que sirven a SM en su real caballeriza porque yo no consintiría sabiendolo que se hiciese cosa indebida*, denunciaba el robo en la paja y en la cebada por carreteros, mozos y ballesteros, el retraso en la vuelta de las sacas de paja y el desorden que había en las raciones de paja y cebada, vendidas por sus beneficiarios porque ya casi nadie sustentaba caballos en la caballeriza, además de otras cuestiones menores. Aunque el valido anotara su acuerdo con estas observaciones, en el fondo parecía desarrollarse una pugna entre el nuevo veedor y contador y el duque de Lerma, caballerizo mayor, por cuestiones de poder y control del gasto que se puso de manifiesto un par de años más tarde⁵³.

El asunto del control de los gastos no era cuestión baladí, dadas las circunstancias de la Monarquía. Ya en 1610 una Junta de Hacienda había propuesto moderarlos y entre ellos los de la Casa real⁵⁴. Este intento se llevó a cabo algo más tarde, aunque no alcanzó grandes resultados, en parte probablemente porque las necesidades representativas del monarca no lo permitían. En 1611 se sucedieron varios hechos, que en parte facilitaron y en parte dificultaron la puesta en práctica de una eficaz reducción de los gastos de la caballeriza. Por un lado, se dio comienzo a la institucionalización del uso del coche, lo que creemos que había de llevar a la larga a un mayor esfuerzo por diferenciar los coches reales de los del resto de la corte en un contexto de aumento de su número. Más positivo fue, de cara a la reforma, que para esas

⁵³ Al jurar su cargo, Arando había suplicado al duque que le hiciera merced,

de no mandar tomar resolucion en ellas [las malas practicas que había detectado en la caballeriza] sin que yo fuese oido e informase primero y vex^a me hizo merced y prometio hacerlo así y porque he puesto remedio en algunas de las deosordenes que había amenazan algunas gentes diciendo que vex^a no quiere sino que corran las cosas como hasta aquí y sin embargo de los que dicen y amenazan en ausencia me ha parecido dar cuenta a vex^a de lo que se hacia y remedio que he puesto en ellas para si se quejaren este enterado vex^a de la verdad que es la que siempre he tratado y tratare,

AGPR Administrativa Leg. 1088 s.f.

⁵⁴ Antonio Feros, *El duque de Lerma. Realeza y privanza en la España de Felipe III*, Madrid, 2002, pp. 386-387.

fechas, empezó a tambalearse la posición de Lerma. Hay que decir en todo caso, que las medidas tomadas no fueron muy distintas de las propuestas 20 años antes. Una parte de ellas afectó al número de animales y criados y a algunas de sus funciones⁵⁵. Junto a estas medidas se dieron otras instrucciones referentes a cuestiones diversas en las que se apreciaba cierto intento de contrapeso del caballerizo mayor mediante el veedor y contador. Se repetían ordenes antiguas que parecían ser sistemáticamente incumplidas. Así se prohibía dar ración de cebada y paja en especie a quien no tuviera efectivamente caballo, (aunque se le había de dar en dinero), meter caballos u otras cabalgaduras ajenas en las caballerizas reales bajo pérdida de un tercio de ración y gajes, se ordenaba que yendo el rey a los bosques, los coches y literas y las mulas que los servían que no fueran forzosos para el real servicio habían de volver a la caballeriza principal, se prohibía al caballerizo mayor y al primer caballerizo dar o prestar animales o

⁵⁵ En septiembre de 1612 el rey ordenó que hubiera 40 caballos de silla entre españoles y extranjeros. Entre caballos de paso, cuartagos y hacas debía haber 30, 12 de ellos para el rey (incluidos los caballos de paso) y los restantes 18 distribuidos de la siguiente manera: 6 animales habían de ser para el caballerizo mayor, 3 para el primer caballerizo, 2 para pajes 1 para un ayuda de cámara, 1 para el que llevaba las jaquimas de los caballos reales, 1 para el ayuda de herrador, 1 para el barle de corps y 3 de respeto.

Los caballos de coche españoles y extranjeros debían ser 34, de ellos 12 para dos coches del rey, 6 para otro del caballerizo mayor, 4 para los de la cámara, otros 4 para el primer caballerizo y 8 de respeto. Junto a esto debía haber 50 mulas de coche, de ellas 12 para dos coches del rey, 6 para el del caballerizo mayor, otras 6 para el de los de la cámara, 4 para el del primer caballerizo, 6 para el de los ayudas de la cámara, 4 para el de los médicos, 4 para el del confesor y 8 de respeto. Debía haber además 6 mulas para dos literas del rey y 16 para cuatro carros largos encargados del reatico y la provisión de la caballeriza. También debía haber 4 machos encargados de las fiambresas y el agua y un buey.

Los criados necesarios para cuidar de estos animales había de ser los siguientes: 6 mozos para los caballos de silla del rey (uno por cada dos animales) y otros 9 para los demás (uno por cada tres animales). Debía haber 17 mozos para curar los caballos de coche y 25 para las mulas. Los cocheros debían ser 18, aunque por el momento había más, por lo que era necesario que se fueran consumiendo y quedaran *buenos oficiales y de servicio no recibiendo de nuevo al que no lo fuere ni de mucha edad*. Debía haber igualmente 6 litereros, aunque su número era en ese momento mayor. Los 3 fiambresos habían de quedar reducidos a 2. Para los carros largos también debían quedar 4 carreteros y 4 mozos y consumirse los sobrantes. El número de pajes no había de pasar de 24 debiendo ser hijos o deudos de personas honradas y que hubiera servido al rey, evitando que al entrar tuvieran más de 14 años. También se mandaba que se cumpliera la obligación de traer su ajuar, se eliminaran los abusos que los ayos habían introducido llevándoles derechos en sus entradas y salidas y se cumplieran las disposiciones dadas relativas a su doctrina, crianza y ejercicio.

El número de caballerizos debía quedar en 4 dejando que se consumieran los que vacaran en adelante. Se mandaba consumir el oficio de ayuda de palafrenero creado en tiempo de Felipe II. También se mandaba disminuir hasta 12 el número de lacayos, RAHM 9/ 633 fs. 339r-342v.

vehículos de la caballeriza, aunque ellos podían montar en los animales del rey con diferentes sillas y guarniciones que el monarca y se prohibía asentar oficio alguno en los libros del veedor y contador sin que precediera certificación del caballerizo mayor o del primer caballerizo en su ausencia, diciendo en ella que se había consultado al monarca. En lo relativo a oficios acrecentados, vacos, promociones, mercedes o reservaciones de servicio de la caballeriza, el caballerizo mayor debía informarse primero de los libros del veedor y contador y en las informaciones y consultas debía señalarse lo que constaba por los libros. Asimismo, no se había de realizar ningún gasto de la caballeriza *si no fuere con sabiduria e intervencion de Pedro de Arando*, que había de ver si eran necesarias las compras y distribuciones. Este debía ser *sabidor de todas las ordenes que yo diere o mi caballerizo mayor o a falta suya el primer caballerizo para que ... advierta si se le ofrecieren algunos inconvenientes antes que se pongan en ejecucion*⁵⁶.

En relación a las disposiciones de 1593 relativas a los vehículos representativos y sus criados se podía observar una disminución del numero de literas y sus litereros⁵⁷ y un aumento del numero nominal de cocheros, que se duplicaba, lo que hablaba de la nueva importancia alcanzada por los vehículos en los últimos tiempos.

1. 3. 2. Las reformas de la caballeriza en tiempos del conde duque

En 1624, cuando se intentó otra reforma de la caballeriza, se pudo apreciar hasta que punto algunas de las medidas tomadas en 1612 habían tenido éxito: la reducción del numero de cocheros no había sido eficaz porque había 26 y los caballerizos ascendían a 14, sin embargo, los pajes eran 20 y los litereros 6. Junto a esto, en febrero de 1624 se había decidido que la reforma de la caballeriza iba a ser limitada porque el rey ordenaba *que no se despidan ningunos de los criados q*

⁵⁶ RAHM 9/ 633 fs. 339r-342v.

*le sirven oy en ella sino que se acorten los gajes y raciones conforme al tiempo de su aguelo ... y quando vayan vacando los off^{os} q agora ay mas que entonces se consuman*⁵⁸. El valimiento del conde duque empezó pues con ideas de reforma de la real caballeriza, pero no parece que estas llegaran a fraguar. La reforma volvió a retomarse entre 1631 y 1640. En 1631, una Junta de reformatión de las Casas reales dispuso una serie de 45 capítulos y ordenanzas para la caballeriza para la buena administración de la real hacienda y para disminuir el gravamen de los lugares cercanos a la corte. Las medidas a tomar tenían que ver tanto con el ahorro y el control de los oficios, como con el cumplimiento estricto de las instrucciones anteriores o las nuevas o la disminución de oficios.

Entre las medidas de control se ordenó que las compras y distribuciones siguieran los pasos necesarios y se cumplimentaran las ordenanzas⁵⁹, que no se

⁵⁷ Reflejo de esta disminución del papel de la litera es que en una comedia ambientada en tiempos de Diocleciano aparecía como un elemento secundario, Lope, *Lo fingido verdadero*, ca. 1608, NRAE, t. IV, pp. 52-53.

⁵⁸ AGPR Administrativa Leg. 1087 s.f. En cuanto a los gastos, la reforma había de ser alcanzar resultados aun más exiguos porque a raíz de la bajada de salario, los mozos de caballos, cocheros y carreteros dejaron de percibir un real de tres, quejándose al poco de que así se *allavan imposibilitados de poderse substar, siendo los mas dellos casados y con hijos*, por lo que el rey, *por no alterar en nada la dha reformatión*, ordenó que se volviera a dar a estos criados el real diario *por via secreta*, mandando que el secretario Pedro de Contreras proveyera 2000 ducados para ese efecto en 13 de junio de 1624. Un mes después se incluían en la subida secreta a al portero, a dos ayudantes de palafrenero, dos mozos del guardanes, a los litereros y al cajonero, AGPR Administrativa, Leg. 629 s.f.

⁵⁹ Así se ordenaba que no se distribuyera sin firma del caballerizo mayor, que el furrier no sacara cebada ni paja de los graneros mas que la que le correspondiera, ni comprara la de los criados ni se la diera el furrier y lo mismo se ordenaba para el veedor, que el furrier informara al veedor de las raciones antes de pagar a los labradores para que se supiera si todos los lugares habían cumplido, pues se habían detectado componendas entre algunos lugares y los ministros encargados de esta provisión, que el librador no recibiera dineros del furrier ni de sus ayudas ni correos para comprar regalos para los caballos, que el librador tuviera especial cuidado en que las sacas estuviera realmente llenas de paja para evitar los fraudes de carreteros y mozos, que cuando el librador diere unto a los cocheros estuviera presente el sobrestante de coches (se decían que gastaban si no un tercio más de lo necesario), que el guardanes llevara correctamente los cobros de las obras de la caballeriza, debiendo haber 3 libros (para él, el veedor y el furrier), que el furrier mandara hacer las diligencias en los lugares donde se había repartido trigo, cebada y paja a sus ayudas y correos (a los que había que controlar más en su asistencia al oficio) y no a personas extrañas, que el ayudante de furrier llevara cuenta de los gastos de la caballeriza cuando estaba en El Escorial o en Aranjuez, que se controlaran los fraudes que había en los embargos de carruajes, que se vieran de un tercio en otro la cuentas del marcader y los oficiales de manos, que el furrier diera cuenta de los gastos del año terminado y que se tomaran cartas de pago ante escribano de la paja traída a la caballeriza, entre otras capítulos, 1-5, 7-8, 16-18, 20, 21, 23, 26-29, RAHM 9/633 fs. 343r-352v.

prestaran animales o enseres de la caballeriza y que no fueran usados por los que estaba ordenado⁶⁰, que se controlara a los pajes y su formación⁶¹ y se eliminaron o reformaron algunos oficios⁶². En 1640 se añadieron 21 capítulos mas a estas ordenes para el buen gobierno de la caballeriza y se ordenó que se diera a cada uno de los oficios de ella una copia de sus instrucciones antiguas y modernas para que no se excusaran de que no tenían noticia de sus obligaciones⁶³. Las nuevas ordenes iban destinadas sobre todo al furrier, a los picadores, al palafrenero, a los herradores, al guardanes, al librador y a diversos oficiales, e incidían en su mayoría en sus obligaciones ya conocidas⁶⁴.

Entretanto y al hilo de los esfuerzos del conde duque de Olivares de educar a la juventud para hacer de la corte una escuela de virtud, el valido dictó en 1639 nuevas instrucciones para la educación de los pajes de la caballeriza⁶⁵. En 67 puntos, Olivares glosó su intento de hacer un *seminario* [que] *ha de ser tal que de a SM los mayores hombre del mundo y que los hijos de los grandes y titulos*

⁶⁰ Se ordenaba al furrier que no prestara carros largos ni mulas, que los palafreneros y sobrestantes de coches no prestaran caballos, ni mulas, ni carruajes, ni sillas, ni frenos sin licencia del caballerizo mayor, se prohibía a los picadores que dejaran ejercitar a personas que no fueran los pajes en los caballos, al guardanes que prestara nada de lo que estaba a su cargo sin licencia del caballerizo mayor y andar en los caballos y mulas de su majestad salvo el caballerizo mayor o el primer caballerizo, nº 6, 9, 10, 19, 30, *ibidem*.

⁶¹ Se ordenaba que el ayo de los pajes, el capellán o su teniente estuvieran presentes a ver el ejercicio de danzar, y que en la capilla hicieran las reverencias necesarias y que no faltaran a las lecciones, que estuvieran correctamente a la mesa y no dijeran malas palabras y que no se dejara ir a los pajes solos yendo con el rey, etc, nº 11, 13, *ibidem*.

⁶² Se ordenó que cesaran algunos oficios, como mozo de aguador, que se redujeran a 4 los caballerizos con gajes y que se dieran caballos solo a los que hubiera para ellos, que se redujeran los 6 maceros a 4, que se redujeran las ayudas de furrier y correo a 2 de cada genero, que las trompetas se redujeran a 4, que se eliminara la plaza de pintor, etc, nº 22, 31-42, *ibidem*.

⁶³ Entre 1631 y 1640 se dieron nuevas instrucciones para algunos oficios. Los capítulos de 1631 no las mencionaban pero si los de 1641 donde se citaban capítulos concretos de esas instrucciones, RAHM 9/633 fs. 352v-353v. A esa hornada debieron pertenecer las instrucciones dadas en 1639 para la casa de los pajes, *infra*.

⁶⁴ Para el furrier los capítulos 2-10, para el palafrenero 11-12 y 14, para herradores 13, guardanes 15, oficiales 16 y librador 18, RAHM 9/633 fs. 352v-355v.

⁶⁵ Comentó su contenido brevemente J.H. Elliot, *España y su mundo. 1500-1700*, Madrid, 1990, pp. 196-197. Para el contexto general de educación de la juventud, J.H. Elliot y J.F. de la Peña, *Memoriales y cartas del conde duque de Olivares*, Madrid, 1981, vol. II, pp. 76 y ss.

apetezcan ser admitidos a esta congregacion que ha de ser espejo de la nobleza de Castilla. Siguiendo de cerca las instrucciones de época de Felipe II, Olivares añadió o profundizó otras cuestiones. En primer lugar la disciplina: los pajes de su majestad *han de saber y profesar buenas costumbres y ejemplares tales que no se diferencien si es posible de los mas estrechos religiosos en esto.* Habían de confesar y comulgar cada mes. Se prohibían terminantemente las licencias para visitar a padres y parientes para ir a dormir y muy estrictamente para ir a comer con ellos. Les quedaba prohibido portar armas, jugar a las cartas y jurar y habían de cuidar su lenguaje para que fuera siempre *de caballeros bien criados.*

En cuanto a su formación, los pajes habían de leer en español portugués, catalán, latín italiano y francés, y escribir español, italiano y a ser posible francés. Había de saber latín *con eminencia*, saber cosmografía, geografía, la carta de marear y las matemáticas necesarias para el arte militar. Habían de saber andar a caballo con suma perfección en las dos sillas, además de saber justar, tornear a caballo, correr lanzas, etc. También había de saber esgrimir y danzar *con eminencia.* A fin de controlar los progresos que los pajes fueran haciendo en su aprendizaje se les había de examinar cada dos meses por personas doctas en la materia.

En la distribución del tiempo se ocupaba todo el día en su formación como anteriormente⁶⁶. También se establecían los menús que habían de comer y se ordenaba que el ayo estuviera con ellos durante la comida. En ella debían estar *con la misma composicion y modestia que en un convento de descalzos sin hablar los unos con los otros ni levantar la voz para nada con mucha limpieza en el modo de comer y mascar.*

⁶⁶ Los pajes habían de estar vestidos a las 6 de la mañana en verano e ir a misa inmediatamente. Después de almorzar, debían estudiar hasta las 8 y media. La hora siguiente sería para el maestro de danzar, la siguiente para el de esgrima y entre 10 y media y 11 y media habían de aprender lenguas. Hasta las 12 habían de saltar en el caballo. A las 12 y media habían de comer y luego podían descansar. A las 3 tendrían clase con el maestro de matemáticas, a las 4 con el de gramática. A partir de las 6 podían entretenerse en juegos hasta las 8, cuando habían de tomar de memoria, empezando a rezar el rosario en el oratorio a las 9 menos cuarto. A las 9 habían de cenar, acostándose a las 10. Los días de andar a caballo habían de levantarse a las 4. En invierno habían de empezar su jornada una hora mas tarde.

Muy importante era su asistencia al monarca, en la que debían estar bien entrenados por su ayo. Así, cuando el rey salía en público a la capilla o fuera de palacio, todos los pajes habían de ir a pie y con ellos el ayo y ayuda de ayo y los mozos de cámara y oficiales, vigilando el ayo que fueran por la calle todos juntos, quietos y sin jugar. Este debía ocuparse también de que los pajes ensayaran como habían de meter las hachas en la capilla, mientras que el maestro de danzar les debía enseñar a hacer las reverencias. El ayo debía procurar que en la capilla estuvieran todos juntos detrás del banco de los grandes, muy quietos y sosegados y evitar que en la antecámara del rey estuvieran cubiertos, sino con mucho respeto y quietud⁶⁷.

2. LOS COCHES Y LOS CAMBIOS EN LA ETIQUETA Y EN LA IMAGEN DEL REY

En la Europa cristiana, el caballo era desde hacía siglos el distintivo más evidente que separaba a los nobles, los caballeros, de los que no lo eran. *El caballo se le da al caballero*, escribía Llull, *en significación de la nobleza de corazón, y para que a caballo este mas alto que cualquier hombre, y sea visto de lejos, y tenga más cosas debajo de sí, y antes que nadie cumpla con todo lo que conviene al honor de la caballería*⁶⁸. Esta era un código de comportamientos y actitudes, que hundían sus orígenes en el guerrero a caballo y que mezclada con las nociones de nobleza y los valores cristianos, habían conformado la mentalidad dominante de la Edad Media⁶⁹. Entre las actividades del caballero se encontraban el entrenamiento en el dominio del

⁶⁷ RAHM 9/ 633 fs. 361-367. Con todo, los intentos del conde duque de crear en la casa de los pajes un seminario que fuera espejo de la nobleza de Castilla no alcanzaron todo el éxito esperado.

⁶⁸ *Se buscó entre todas las bestias la mas veloz y capaz de soportar mayor trabajo, la mas conveniente para servir al hombre. Y como el caballo es el animal más noble y más conveniente para servir al hombre, por eso fue escogido el caballo entre todos los animales y dado al hombre que fue escogido entre mil hombres; y por eso aquel hombre se llama caballero.* Ramón Llull apud, Víctor M. Gibello Bravo, *La imagen de la nobleza castellana en la Edad Media*, Mérida, 1999, pp. 94-95. También M^a Concepción Quintanilla, *Nobleza y caballería en la Edad Media*, Madrid, 1995, pp. 47 y ss.

caballo y de las armas mediante torneos, justas, caza y otros ejercicios⁷⁰. Aunque en la práctica, la decadencia de la caballería era una realidad, en el plano teórico se perpetuaron sus principios e ideales hasta bien entrado el siglo XVI⁷¹. La extensión del uso del coche entre los príncipes y más tarde entre los nobles, introdujo cambios en el ceremonial y en la etiqueta, en la imagen del señor y en sus hábitos, chocó en fin, con la mentalidad caballeresca de la época, influyendo en el cambio del caballero al cortesano.

2. 1. LOS VEHICULOS REPRESENTATIVOS EN LA MONARQUÍA HISPANA

Hay suficientes noticias, aunque poco explícitas, acerca del uso de literas en la corte hispana desde finales de la Edad Media, donde sin embargo, no parecen haber llegado sino de forma muy circunstancial, los carros colgantes típicos de otras cortes, por lo que la introducción del coche fue una absoluta novedad. Esta tuvo lugar a mediados de la década de 1550 y se extendió con cierta rapidez. Los cambios que se produjeron en la Monarquía a partir de los años 1580 consolidaron su papel en las caballerizas reales y provocaron además la invención de nuevos vehículos representativos, como las sillas de mano y el intento de introducir otros, como los trineos.

⁶⁹ Véase M. Kee, *La caballería*, Barcelona, 1985 y Jean Flori, *Caballeros y caballería en la Edad Media*, Barcelona, 2001.

⁷⁰ Para algunas de estas manifestaciones lúdicas véase, R. de Andrés Díaz, "Las fiestas de caballería en la Castilla de los Trastámara", *En la España Medieval*, V, 1986, vol. I, pp. 81-107.

⁷¹ V.M. Gibello Bravo señala que es un fenómeno que se advierte ya en el siglo XV, cfr. *La imagen de la nobleza castellana en la Edad Media*, pp. 151 y ss. Para la imagen caballeresca del emperador, F. Checa Cremades, *Carlos V y la imagen del héroe en el Renacimiento*, Madrid, 1987, pp. 185-258. La cultura cortesana, festiva y celebrativa en tiempos del emperador, profundamente caballeresca, empezó hacia 1540 a perder vigor. El resurgir de las prácticas torneísticas en el último tercio del XVI de la mano de disposiciones filipinas destinadas a fortalecer la defensa de sus territorios, no fue sino el cierre de un capítulo decisivo de la cultura caballeresca, Pedro M. Cátedra, "Fiestas caballerescas en tiempos de Carlos V", en Catálogo de la exposición, *La fiesta en la Europa de Carlos V*, Madrid, 2000, pp. 93-117. El montar a caballo permaneció inalterable en el inconsciente colectivo como sinónimo de nobleza a lo largo de toda la Edad Moderna. En la novela de caballerías, editada con profusión a lo largo de todo el XVI, el jinete a caballo grabado en la portada se erigía en elemento identificativo del género, aunque la imagen del caballero guerrero ricamente ataviado y armado mostraba más al cortesano que al milite, J.M. Lucía

2. 1. 1. Las literas

Antes de la llegada de los coches, el uso de vehículos representativos no era una novedad. Las literas se venían usando por reinas y princesas desde la Edad Media, como sucedía en otras cortes⁷². Aunque fueran vehículos lujosos⁷³, su uso parecía tener un sentido más práctico que representativo porque en los rituales ceremoniales más destacados, como las entradas, la mula sustituía a la litera, usada sobre todo para viajar⁷⁴. Aunque muy usada por Isabel la Católica, probablemente fue a raíz de los intercambios con Flandes, cuando la litera adquirió un renovado protagonismo en la corte castellana⁷⁵. Esta influencia flamenca podía

Megías, *Imprenta y libros de caballerías*, Madrid, 2000, pp. 95, 146, 190-214. Para las tipologías usadas en las portadas con el motivo del caballero jinete, pp. 579-591.

⁷² En Francia desde el siglo XIV hasta el 1600 las reinas utilizaban exclusivamente literas ricamente adornadas para las entradas, dejándose los carruajes para las damas de la corte de rango inferior, mientras que las de la alta aristocracia acompañaban a caballo, R.H. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, p. 12. La litera fue un medio de transporte y de representación fundamentalmente femenino durante mucho tiempo; el embajador imperial anotaba en su diario que la condesa viajaba en su litera, así en una visita al Escorial en 1664 y en 1665 a Aranjuez, cfr. Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting, embajador del Sacro Imperio en Madrid (1664-1667)*, Madrid, 1990, vol. I, pp. 31 y 106.

⁷³ La de Blanca de Borbón, por ejemplo, en su viaje para la boda con Pedro I, tenía una base en forma de tablero rectangular, con dos varales paralelos en ambos extremos, y un armazón de madera, que podía sostener un toldo y cortinajes. Los varales anteriores se introducían en los correones, pendientes de la silla de un cabalgadura, que precedía a la litera, y los posteriores en los del caballo que seguía. Unos y otros quedaban afianzados a las guarniciones por medio de anillas y correas. La litera de la futura reina estaba cubierta por cinco capas de tejidos diversos, paño de oro, lienzo rojo, piezas de seda, un lienzo impermeable etc. Los varales estaban pintados y las sillas y aparejos de las cabalgaduras eran de cordobán rojo, decorado en oro y esmaltes con las armas de la princesa, cfr. E. A. de la Torre, "Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos", pp. 387-388. Descripciones de otras andas, su decoración, los que las transportaron y precios en pp. 389-394.

⁷⁴ En 1462 la reina Juana de Portugal esposa de Enrique IV fue hasta Madrid en unas andas, pero antes de entrar en la villa salieron a su encuentro el rey y otros señores e *visto como venia en las andas, mando que la pusiesen a las ancas de su mula, porque con mas honrra e reposo entrase en la villa hasta el Alcazar*, cfr. Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos*, pp. 321-322. En 1479 don Fernando recibió en Zaragoza a la princesa de Navarra que llegó a les *anques de una mula*, E. A. de la Torre, "Viajes y transportes en tiempos de los Reyes Católicos", p. 373.

⁷⁵ E. A. de la Torre, "Viajes y transportes en tiempos de los Reyes Católicos", pp. 391-394. En cualquier caso, siguió siendo usada por las mujeres en general y por las reinas en particular, que venían en ellas a Castilla. Así la emperatriz llegó en 1533 a Barcelona en litera, como la infanta María

deducirse de los comentarios de Fernández de Oviedo que escribía una sentida queja que no dejaba lugar a dudas acerca de su extensión entre los cortesanos y de su uso como elemento de status social. En 1548, en sus añadidos al *Libro de la cámara*, comentaba:

Quando el Príncipe fue niño, no avía cavallerizo de las andas o literas duplicadas, en que de camino andava conel ama quele crió, llamada doña Johana de Torres por que estas andas heran anexas a la cavalleriça y cavalleriço mayor, e en torno de las andas yvan çien ginetes de su guarda; pero desde que el Príncipe fue de más edad, cesó esto. Pero ya, a causa dela comunicación con Flandes, ay muchas literas, e ovo un tiempo carros de quatro cavallos e quatro rruedas cada uno, que truxo a Castilla la prinçesa madama Margarita, mi señora, en que algunas vezes, con algunas de sus damas, salia al campo; pero como essos carros no los podían sostener, con quatro o çinco cavallos que han menester, sino personas de estado y no son sino para tierra llana, e su alteza después que embiudó se bolvió a Flandes, çesaron tales carros, e quedose la costumbre delas literas, e hase estendido mucho, e ya no solamente los señores o dueñas de estado las usan, pero andan ya en personas de muy menor calidad e meritos, e en otros offiçiales cortesanos de diversas maneras. Pero todavía son buenos para enfermos e para niños, e enla corte de los príncipes todas estas cosas se sufren, e aun son adomamento del estado. E espeçial mente son buenas estas literas para los ançianos señores del Consejo, que por su edad e por ser personas de cuya compañía e esperiençia el rrey y el rreyno tienen nesçesidad muy

que iba en una con su aya. Manuela María de Portugal, entró en Castilla desde Portugal en una mula ricamente enjaezada, pero hasta la frontera había llegado en litera, cfr. *Historia de España*, RMP, T. XXII, 1ª parte, pp. 84 y 185. En una carta de Diego de Velasco se describía la entrada de la princesa María de Portugal en octubre de 1543 en estos términos:

Venía tan rrica de perlas y pedrería, que no sabría dezir lo de su mula, quanto mas lo de su persona... traya tres literas la una del mas rico brocado que vi en mi vida... Traya muchos trompetas, atavales y ministriles.

cfr. José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II*, vol. II, p. 79. La princesa iba en litera habitualmente, de ahí que hubiera que engañarla después para que fuera en mula y la pudiera ver el príncipe Felipe, *ibidem*, p. 81. En 1560 la reina Isabel de Valois también entró en España en litera y lo mismo hizo en 1582 la emperatriz al entrar en Zaragoza, *Historia de España*, RMP, T. XXII, 1ª parte, pp. 567 y 569 y Félix Labrador Arroyo (ed.), *Diario de Hans Khevenhüller, embajador imperial en la corte de Felipe II*, Madrid, 2001, p. 253. El príncipe ordenaba en 1551 la renovación de la litera de doña Juana, la futura princesa de Portugal, mandando se hiciera una *guarnecida de plata porque la que tenia esta ya vieja*. De esta vieja decía que podría servir *para llevar de respecto para si alguna dama adolesçiere en el camyno*, cfr. Martínez Millán, *La corte de Carlos V*, vol. II, p. 246. También se había extendido su uso entre las señoras, Estefanía de Requesens escribía a su madre en 1536 suplicándole *que en ninguna manera venga sinó en llitera perquè lo camí és molt llarc y los aires y pposades desta terra diferents dels de aquèxa, per on se pasa molt treball per los camins*, José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II*..., vol. II, p. 303.

*grande, estan bien empleados rales rregalos para los conservar, e conseyar al prinçipe lo que le conviene [y a los tales se le deve dessear la salud, por que son padres dela patria y la mexor joya que el rey puede tener çerca de su real persona, sin los quales subçederian grandes incombinientes, que se escussan con su prudencia]*⁷⁶.

Mientras que el uso de la litera por las mujeres de la corte aumentaba su consideración como elemento representativo, el uso de la litera por los hombres no llegó a ser habitual más que para los príncipes jóvenes, bajo ciertas circunstancias, como vejez o enfermedad, pues de alguna forma desdecía de su masculinidad y de sus deberes de caballero⁷⁷. El Emperador mismo decía que las había usado estando enfermo, asegurando que *indispuesto* fue trasladado en ellas⁷⁸ y José de

⁷⁶ Gonzalo Fernández de Oviedo, *Libro de la Cámara real...*, pp. IX-XII y 163-164. Entre paréntesis el último añadido de Oviedo que mostraba que la cuestión de las literas ya estaba creando problemas y que habían de ser los consejeros los premiados con su uso. Del comentario podría deducirse que las literas habían llegado con la princesa Margarita, como afirmó Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos*, p. 589, cosa errónea como hemos visto.

⁷⁷ Diego de Guadix decía que las literas eran *una suerte de angarilla para llevar de camino mugeres o, personas Regaladas*. Añadía que *la persona que va en ella no es vista de los que se encuentran por los caminos por que es un encerramiento o, aposentillo portátil, bien conforme al humor de los arabes*, tan en extremo celosos, que los hombres no querían que otros contemplaran los rostros de sus mujeres, *Primera parte de una Recopilacion de algunos nombres arabigos, que los arabes (en españa, francia, y italia) pusieron...*, a. 1593, BCC 59124, f. 593. Aunque esto era un testimonio relativamente tardío, no faltan los comentarios que evidenciaban que el uso de la litera no era tan adecuado a los hombres. En febrero de 1540 se contaba que el príncipe había ido en litera al Pardo a cazar, *pero anduvo en el monte a cavallo bien seys oras*, cfr. José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II...*, vol. I, p. 237. Ese mismo año, el 26 de septiembre, cuando visitó a sus hermanas en Getafe acompañado del cardenal don Juan Tavera, este fue en litera *por no aberse hallado byen dispuesto la noche antes*. A la despedida, salió el cardenal cabalgando, pero luego se entró en su litera, siendo después alcanzado por el comendador mayor de León, al cual *le rogo mucho q se entrase con el en la litera y el lo hizo y alli vynyeron juntos hasta la puente q esta junta madryd y ally salieron de la litera y se fuerõ cavalgando hasta sus posadas*, BNM Mss. 3825 f. 76.

⁷⁸ Carlos I, *Historia del invencible emperador Carlos Quinto, rey de España, compuesta por su majestad cesárea*, Fernández Álvarez, *Corpus documental de Carlos V*, Salamanca, 1979, t. IV, pp. 519 y 556. Martín García Cerezeda mencionaba el transporte del cadáver de un noble francés en litera en 1524, *Tratado de las campañas y otros acontecimientos de los ejércitos del emperador Carlos V en Italia, Francia, Austria, Berbería y Grecia, desde 1521 hasta 1545*, Madrid, 1878, t. I, p. 69. La pieza más antigua del Museo de Carruajes de Madrid es la litera de camino que supuestamente perteneció a Carlos V, véase E. Galán Domingo, "De las Reales caballerizas...", p. 227. En un tosco grabado aparecía el Emperador en litera durante el encuentro que tuvo en Linz en 1552 con el Elector Juan Federico de Sajonia, que bajaba de su coche (véase ilustración nº 1. Reproducido en G. Menéndez Pidal, *España en sus caminos*, p. 134). Fuese o no del Emperador, el caso es que en 1583 varios testimonios hacían alusión a una litera que le había pertenecido y que usaba por ese entonces Felipe II. Cuando yendo al Escorial enfermó su prior fray Miguel de Alaejos *porque hacia el temporal trabajoso de nieves y recios aires mando S.M. que viniese hasta Sant Lorencio en su litera porque no le hiciese mal*. Y esta litera había sido del



Sigüenza contaba como en 1557 llegó al monasterio de Yuste en *litera hasta la puerta, y allí le pusieron en una silla*⁷⁹. Pero con el paso del tiempo, como mostraba Fernández de Oviedo parecía haber ido aumentando su estima y su uso⁸⁰, en parte por la complejización de las ceremonias cortesanas y en parte probablemente de resultas del nuevo uso del coche.

Prueba de ello es que, a partir de 1560, las literas empezaron a hacer acto de presencia en las relaciones festivas. En una *riquísima litera* se decía que había llegado la reina a Alcalá en 1560⁸¹, como hiciera en 1561 en la entrada en Toledo, cuando llegando en ella a las cercanías de la ciudad, dejó esta para montar en una hacanea blanca, para *yr de suerte que toda lá gête, que no tenían otro desseo pudiesse gozar de verla*⁸². En 1573, cuando el juramento del príncipe Fernando, se

Emperador Carlos V nuestro Señor, en la cual no habia entrado en ella sino solos los tres, el Emperador, el Rey nuestro Señor y el prior de Sant Lorencio, véase Memorias de fray Juan de San Geronimo..., CODOIN, VII, p. 370. En una carta de esos días, Felipe II comentaba de esa litera:

... esta litera que traigo es una que fue del emperador mi señor, que haya gloria, que es grande, aunque no mas que media, y es buena para estas cosas, aunque otra pequeña traje también que dejé aquí por no parecerme tan a propósito.

Fernando Bouza (ed.), *Cartas de Felipe II a sus hijas*, Madrid, 1998, pp. 107 y 109. La llamada litera del emperador del Museo de carruajes, es una litera de campaña que de antiguo se atribuye haber pertenecido al Cesar. No aparece registrada en los inventarios de Carlos V, pero su similitud con las que se usaban en Alemania en el siglo XVI podría hacer cierta la hipótesis, Isabel Turmo, *Museo de carruajes*, pp. 101-102. La litera se encuentra en el MCM 10008046.

⁷⁹ José de Sigüenza, *Historia de la Orden de San Jerónimo*, 1605, NBAEE, vol. II, p. 150

⁸⁰ Gabriel de Zayas escribía a don Francés de Álava en 1569 que el cardenal de Guisa había debido parar en Igualada por estar enfermo. Reanudó el camino lentamente y solo en *una muy buena litera que le embió el visorrey de Catalonia*. Parecidamente, el mismo escribía al anterior poco después sobre don Juan Manrique que había mejorado de su enfermedad y había salido *dos veces de campo en litera*, P. Rodríguez y J. Rodríguez, *Don Frances de Álava y Beamonte. Correspondencia inédita de Felipe II con su embajador en París (1564-1570)*, San Sebastián, 1991, pp. 291 y 325.

⁸¹ *El recebimiento que la Universidad de Alcala de Henares hizo a los Reyes ... cuando vinieron de Guadalajara tres días despues de su felicísimo casamiento, 1560*, Amalio Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, Madrid, 1941, T. I, p. 157. Cuando su entrega en 1560 se señalaba que había sido transportada en una de ellas, *Relación de la entrega de la reina nuestra señora en Roncesvalles, 1560*, F.R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1896, p. 52.

⁸² Alvar Gómez de Castro, *Recebimiento que la Imperial ciudad de Toledo hizo a su Magestad de la Reyna nuestra señora doña Ysabel, hija del Rey Henrrico II de Francia: quando nuevamente entro en ella a celebrar las fiestas de sus felicissimas bodas, con el Rey don Philippe nuestro*

decía que la reina había salido de palacio en una *litera de terciopelo carmesí con clabaçon dorada*⁸³.

2. 1. 2. Coches, sillas y trineos

El emperador, el príncipe y algunos de sus cortesanos habían visto diferentes vehículos representativos en sus viajes por Centroeuropa, Flandes e Italia, especialmente literas, coches y trineos⁸⁴. En Castilla el uso de estos últimos no había llegado a arraigar⁸⁵. Aunque era tradición que la princesa Margarita de

señor. II. deste nombre, BNM R. 9385, f. 10v. Pocos días después, en la jura del príncipe, el rey y los príncipes iban a caballo y la reina en una litera, *Relación y memoria de la entrada en esta cibdad de Toledo, del rey y reina nuestros señores don Felipe y doña Isabela y del recebimiento y fiestas y otras cosas, año de 1561*, en F. R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, pp. 72, 82, 84 y 90.

⁸³ Anónimo, *Relacion de lo que paso en la solemnidad del Juramento del Principe Don Fernando nuestro Señor...*, Alenda, *Relaciones*, nº 271.

⁸⁴ En la corte flamenca Carlos había usado carros colgantes, cuando dejó en 1517 los Países Bajos fue de Flesinga a Middelburgo en carruaje, como apuntaba Laurent Vital (se trataba de algún tipo de carro suspendido), *Relación del primer viaje a España de Carlos I*, ed. de I. Gracia Noriega, Oviedo, 1987, pp. 79, 96. M. de Foronda tradujo por coche, lo que es del todo impropio, véase *Estancias y viajes del Emperador Carlos V*, Madrid, 1914, p. 93. El Emperador también debió haber montado en trineo y en litera, véase Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos...*, ilustración nº 10. A Vicente Álvarez le llamó mucho la atención la abundancia de vehículos que vio en Amberes, donde había *carros y carretones con mercaderías que no se puede andar por ellas, ni es para desear vivir en ella, sino mercaderes*, cfr. *Relación del camino y buen viaje que hizo el príncipe de España don Felipe nuestro señor, año del nascimiento de nuestro salvador y redemptor Jesuchristo de 1548 años, que passo de España en Italia, y fue por Alemania hasta Flandres donde su padre el Emperador y rey don Carlos nuestro señor estava en la villa de Bruselas, 1551*, incluida en Juan Christoval Calvete de Estrella, *El felicísimo viaje del muy alto y muy poderoso príncipe don Felipe*, edición de Paloma Cuenca, Madrid, 2001, p. 658. Pudiera ser que esos carros fueran realmente coches. También se señaló en ese viaje el uso de trineos, *passim*. Llama la atención que nadie viera coches en el viaje que el príncipe Felipe hizo a Inglaterra en 1554, cfr. A. Muñoz, *Sumaria y verdadera relacion del buen viaje que el invictísimo Principe de las Españas hizo a Inglaterra, 1554*. BNM R 1751 y Pascual de Gayangos, *Viaje de Felipe II a Inglaterra*, Madrid, 1877 (que publica la anterior y otros documentos).

⁸⁵ Hay noticias de carros ceremoniales, como la que hallamos en el *Libro de Alexandre*:

*El carro en que iva tant' era de fermoso
que quil podié veer, teniés por venturoso.
Los rayos eran d' oro fechos a grant lavor;
las ruedas esso mismo, davan grant resplandor;
el ex de fina plata, que cantasse mejor;
el ventril de çipres por dar buena olor.
El cabeçón del carro nol tengades por vil:*

Austria había traído a España algún "charriot" entre sus efectos, lo debió llevar consigo de vuelta, como decía Fernández de Oviedo⁸⁶. Los carros de Margarita debieron de impresionar en Castilla pues dejaron un débil pero duradero recuerdo. Muestra de ello es que hacia 1530-1532, a raíz de una excursión real, el mayordomo Pedro González de Mendoza comentaba al emperador que la emperatriz, *anduvo en carretas mas de dos leguas* y que le había preguntado *como eran las de Flandes, y deseando tener de ellas*. González de Mendoza rogaba al Cesar que mandara *que traiga Domingo de la Cuadra un par de carros de los de Madama, que haya gloria, u de otros si los uviere mejores, y caballos para ellos; que será la cosa con que S.M. mas olgará*⁸⁷. Unos 15 años más tarde, Fernández de Oviedo volvía a recordar los

*era todo ondado de muy buen amarfil,
todo era lavrado de obra de grafil,
de piedras de grant preçio avié y mas de mill.
La puntas de los rayos eran bien cabeadas,
los bestiones bien fechos e de piedras preçiadas,
eran tan sotilment todas engastonadas,
semejavan que eran en uno ajuntadas.
Digámosvos del yugo, siquier de la laçada:
obra era greçisca nuevamente fallada,
toda una serpiente la tenié embraçada,
pero cadena era de oro muy delgada.*

Anónimo, *Libro de Alexandre*, ca.1200-1250, edición de Jesús Cañas, Madrid, 1988, p. 296. Otras referencias al número de carros en pp. 295 y 298. Es interesante el carro que aparece en la portada del libro primero de la primera parte de la novela de caballerías de Gabriel Velázquez del Castillo, *Clarían de Landanís*, publicada en 1518 en la que se ve una reina y dos doncellas sobre un carro, escoltadas por varios caballeros. La obra originalmente se escribió en alemán y hubo una traducción intermedia al italiano, fue dedicada al caballero de Carlos I, Carlos de Lannoy, cfr. J.M. Lucía Megías, *Imprenta y libros de caballerías*, pp. 228-229, 322, 380 y 426, donde aparece reproducida.

⁸⁶ E. A. de la Torre, "viajes y transportes...", p. 395. Nada ha aparecido en los inventarios. Tampoco trae ninguna mención documental R. Domínguez Casas, aunque se refiere en varios momentos a los coches y en concreto a los de Margarita, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos, passim*. Se contaba que viniendo Felipe I de Flandes a España en 1502 llevó hasta Bayona carros y carretas de Flandes, que fueron despedidos *porque no podían seguir mas adelante, por las montañas*, V. del Cerro Bex, "itinerario seguido por Felipe I El Hermoso en sus dos viajes a España", *Chronica nova*, 8, 1973, p. 65.

⁸⁷ José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II...*, vol. I, p. 47. La carta estaba fechada en 30 de abril. La Madama es la princesa Margarita. Estas carretas a que se refería Mendoza se usaron habitualmente como medio de transporte, pero no eran vehículos representativos, como mostraba la misma pregunta de la emperatriz. Del príncipe se comentaba a sus 4 años, que andaba en su mula solo y que *no podían con el que entrase en las carretas con S.M.* véase, José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II...*, vol. I, p. 47. Debían tener 2 ruedas, como se deduce del comentario de Fernández de Oviedo, *infra*. Valverde Arrieta recordaba que cuando el Emperador venía a Madrid y la Corte se mudaba, *casi toda ella traya sus bajages en carros de bueyes, que*

carruajes de la madama:

ovo un tiempo carros de quatro cavallos e quatro ruedas cada uno, que truxo a Castilla la prinçesa madama Margarita, mi señora, en que algunas vezes, con algunas de sus damas, salia al campo; pero como esos carros no los podían sostener, con quatro o çinco cavallos que han menester, sino personas de estado y no son sino para tierra llana, e su alteza después que embiudó se bolvió a Flandes, çesaron tales carros.

No parece casual el comentario de Oviedo, porque entre algunos cortesanos debían haber llamado la atención las noticias de un nuevo tipo de vehículo que había en otras cortes, como las italianas o la francesa. De hecho, sólo dos años más tarde, en 1550, aparecía impreso por primera vez el nombre de estos artefactos en castellano. Lo traía Luis de Ávila, quien escribía que en la campaña de 1546 el Emperador, *porque la noche era larga y frigidíssima, se puso a dormir en un carro cubierto, al cual en Hungría llaman coche, el nombre y la invención es de aquella tierra*⁸⁸. A los pocos años se introdujeron los coches en Castilla de

chirriavan, como es publico y notorio en Madrid, Juan de Valverde Arrieta, Despertador que trata de la gran fertilidad, riquezas, baratos, armas y cavallos que España solia tener, y la causa de los daños y falta con el remedio suficiente, 1581, (pero escrito antes de 1578), BNM R 31809, f. 196. En las Cortes hubo quejas en 1542 por el desorden en el tomar de las carretas y bestias de guia en las partidas de vuestra corte, y en 1548 porque la toma indiscriminada afectaba grandemente a los labradores, tanto en el destruymiento que hazen en sus labores, como en muertes que acontecen de mulas, y azemilas, y quebrantamientos de carretas, pediéndose entonces que se dieran sólo para llevar la recámara del César y de las personas reales y oficiales de sus casas y de forma controlada y a sus precios, Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla, vol. V, pp. 207 y 379-380. En tiempos de Carlos solo se utilizaron literas, carros y carretas, el famoso carruaje que decía Sigoney, apuntando quien tenía derecho a él en la casa real, pero no se refería a vehículos representativos, Martínez Millán, La Corte de Carlos V, vol. pp. 180 y ss. Para las carretas, Domínguez Casas, Arte y etiqueta de los Reyes Católicos, p. 234.

⁸⁸ Luis de Ávila, *Comentarios de la guerra de Alemaña*, 1550, BAE, 24, p. 427. Trae la mención de Ávila Ernst József, *Régi magyar fogatok*, (Los antiguos coches húngaros), Budapest, 1989, p. 29, aunque confunde la fecha por dos años. Friedrich Hortleder señaló algo muy parecido, *der Kaiser Karl V. legte sich, weil er's podagra hatte, in ein ungrisch gutschiwagen schlafen*, lugar que no hemos podido hallar, *ibidem*. Medio siglo más tarde Fr. Prudencio de Sandoval remitía esto al pie de la letra: *Porque la noche era larga y frigidíssima cuales son las de aquellas partes se puso a dormir en un carro cubierto, que en Hungría llaman coche, que ya son bien usados en España (mas de lo que conviene), porque el nombre y la invención es de aquella tierra*, cfr. *Historia de la vida y hechos del emperador Carlos V*, 1626, (publicados primeramente en dos partes en 1604 y 1606), BAE, 82, p. 268. La autoridad de uno y otro debió llevar a tomar esos años como la fecha de la introducción de los coches en Castilla. Según Méndez Silva, el año 1546 se vio en España el primer coche, *Catálogo real y genealógico de España*, 1656, (1ª edición, 1939), BNM R 15207, f. 135. Lo mismo se leía en Francisco de Cepeda, con el añadido de que fue traído de fuera del Reyno, *Resumpta*

acuerdo a Lorenzo Vanderhamen y León, que aseguraba que había sido Carlos Pubest, criado de Carlos V, quien trajo el primer coche a España en 1554:

Venía en un coche, o carrocilla de las que en aquellas Provincias se usaban. Cosa raras veces vista en estos reinos. Salían las ciudades enteras a verla con admiración. Tan corta noticia se tenía por entonces de aquel género de deleite. Solo lo que usaban eran carretas de bueyes, y en ellas andaban las personas más graves tal vez⁸⁹.

Este dato comparece bien con su primera mención contrastada, que tuvo lugar en las Cortes de 1555, cuando los procuradores se quejaron de esta novedad *que se usa traer por las calles de poco tiempo aca, no se haviendo usado jamas en estos reynos, por grandes prosperidades que en ellos aya havido⁹⁰.*

*historial de España desde el diluvio hasta el año de 1642, 1643, BNM 3/ 71201, f. 138 v. Parece que un tercer autor traía la fecha de 1548 como la del primer vehículo que anduvo en Madrid, aunque no hemos logrado averiguar cuál sea exactamente el manuscrito de la Biblioteca Nacional en el que aparecía este dato. Según Julio Cavestany, *Las industrias artísticas madrileñas*, Madrid, 1927, p. 66, el texto, del que no daba más referencias, no añadía nada más. También lo mencionaba de forma imprecisa Luis Soler, *Historia del coche*, p. 45. Véase que decía en la segunda mitad del XVII Juan de Bolea,*

Erictonio fue el primero que ynvento el coche y se introdujeron en Roma: y por los daños que ocasionaron los vedo el senado, y llego a tanto que la muger que entrava en coche se tenia por ynfame=

Y viniendo el emperador Carlos quinto a España no Abia mas coche en su corte que el suyo; y como un señor quisiere ymitar al emperador y echar coche, todos los demas señores, tambien los sacaron y por los Daños que ycieron los mando el emperador quitar de allí a Diez y siete años=.

(Repárese en que la primera pragmática se dio en 1578 y 17 años antes el emperador no vivía). El autor decía sacar estos datos de la comedia de Calderón *Despreciar lo que se quiere*, comedia que también *anda en caveza* de Juan Pérez de Montalbán, cfr. Juan de Bolea, *Medula literaria de noticias*, 1693, BNM Mss 9489, fs. 17r-17v. Aunque la existencia de la comedia sea un tanto problemática no dejaba de ser interesante la argumentación.

⁸⁹ L. Vanderhamen y León, *Historia del Señor Don Juan de Austria*, 1627, BNM, 2/ 64338, fs. 10v-11v. Se refería naturalmente a los Países Bajos. Carlos Pubest no aparece entre los criados de Carlos V, cfr. Martínez Millán, *La Corte de Carlos V*. Relataba también como el príncipe don Juan solía ir a visitar a nuestra Señora de Regla, en Andalucía, en una carreta de bueyes con la duquesa de Medina Sidonia, y añadía que a los pocos años *fue necesario prohibir los coches por pragmática. Tan introducido se hallaba ya este vicio infernal que tanto daño ha causado a Castilla*. Un año antes que él, Brochero había escrito la misma anécdota de la visita en carreta, aunque sin dar fecha alguna y sin mencionar a Pubest, Luis Brochero, *Discurso*, *passim*.

⁹⁰ *Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla*, vol. V, p. 688. Quizás mejor informados, los procuradores que asistieron a las Cortes de Madrid de 1573, aseguraban que el uso de coches y carrozas había sido *nuevamente introducido en estos reinos*, *Cortes*, vol. IV, pp. 495-496.

Durante la década de 1560 el coche se afianzó en la Caballeriza real⁹¹, y empezó a modificar lentamente las actividades reales, para viajar, pasear o ir de caza⁹², así como el ceremonial y las etiquetas cortesanas. No deja de ser significativo que en la entrada de los reyes en Toledo en 1561, se dijera a propósito de 4 carros triunfales que eran *cada uno de cuatro ruedas, como coches*⁹³. Reflejo de todo ello fue su representación gráfica⁹⁴ y el hecho de que desde mediados de 1560 el uso del coche y el termino mismo, empezaron a adquirir cierto eco en las obras literarias⁹⁵.

⁹¹ Al poco ya había coches en la caballeriza, en 1559 Antonio Suárez de Toledo fue enviado por Juan de Escobedo para traer en coche tirado por dos caballos desde Toledo a Madrid al algebrista Alonso Muñoz, A. Alvar Ezquerro, *El nacimiento de una capital europea. Madrid entre 1561 y 1606*, Madrid, 1989 p. 55. El viaje costó ida y vuelta 4.471 mrs. En 1560 la reina era recogida en coche después de haber pasado unos días de descanso en el monasterio del Castañar, al sur de Toledo. Por entonces menudeaban las menciones de coches con el cochero Juan Fernández, *Historia de España*, RMP, T. XXII, 1ª parte, pp. 621-622. La reina Ana parece haber dispuesto de al menos tres coches, subastados en pública almoneda en 1569. Además de una litera tasada en 30 ducados más sus rasos y cubiertas, había un coche *biejo e pintado por de dentro e por defuera*, cuya caja y ruedas se tasaban en 50 ducados, otro *medio coche hungaro cubierto de baqueta*, cuya caja sin ruedas se tasó en 15 ducados y otro coche de baqueta negra que servía a las damas de la reina, cuya caja y ruedas se tasaron en 50 ducados, A. G. De Amezúa, *Isabel de Valois reina de España*, Madrid, 1949, vol. III, pp. 548-550.

⁹² Desde 1560 al menos, la Caballeriza había de facilitar la creciente movilidad del rey que iba fuera *tan a menudo y a desora*, como se decía en *La orden que se ha de tener de aqui adelante en todas las cosas q tocan a la caballeriza de Su Mgd, passim*. En las ordenanzas de los picadores se aseveraba que *de ninguna [cosa como la Caballeriza] se sirve su Md mas ni tiene mas contento*, *La orden que los picadores han de tener en su oficio en servicio de su magestad en la real caballeriza y han de hacer es la siguiente*, IVDJ Envío 7(II) f. 67r. Los viajes de Felipe II desmienten su imagen de rey inmóvil. Felipe II estuvo 6 veces en Cataluña y 3 en Valencia y recorrió diversas ciudades castellanas. Desde la instalación de la corte en Madrid y el comienzo de las obras en El Escorial, Felipe II viajó bastante por Segovia, Aranjuez, El Pardo, Valsaín, etc. En la última década de su vida permaneció cada vez más en El Escorial y sus desplazamientos fueron menos habituales, M^a de los A. Pérez Samper, "La Corte itinerante. Las visitas reales", en AA. VV., *Felipe II y el Mediterráneo*, Madrid, 1999, vol. I, pp. 115-142. Un viajero decía en 1577 que Felipe II iba tres o cuatro veces por semana *en carroza al campo para cazar*, cfr. Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 403. En 1589 cuando se daba posesión del cargo de guarda de los sitios reales en torno al Escorial se decía que el rey *acostumbra a andar en el coche para su recreación o entretenimiento*, J. Martínez Millán y C. J. de Carlos Morales (eds.), *Cabrera de Córdoba, Historia de Felipe II, rey de España*, Salamanca, 1998, vol. I, p. XIII.

⁹³ *Relación y memoria de la entrada en esta cibdad de Toledo...*, F.R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, pp. 78-79.

⁹⁴ Una de las primeras imágenes de coches en Castilla traía un vehículo en las cercanías del alcázar real, el retrato de *Las infantas Isabel Clara Eugenia y Catalina Micaela*, pintado por Sánchez Coello hacia 1568-1569, Real Monasterio de las Descalzas Reales, Madrid (00612070).

De la misma manera, a partir de los años 1570 los coches empezaron a ser mencionados en las ceremonias reales de la corte, aproximadamente una década más tarde que las literas⁹⁶. Así en la entrada de la reina en Madrid en 1570⁹⁷ y en el bautismo del príncipe don Fernando, en 1571, del que se escribió que había habido *muchos coches de damas*⁹⁸. En 1573 se señaló que varios de los prelados que asistieron a la ceremonia del juramento del príncipe Fernando habían ido en coche⁹⁹.

El uso del coche, enser contundente en su lujo, en sus proporciones y en el numero de criados que necesitaba para su construcción, conducción y cuidados,

⁹⁵ Hasta los primeros años de la década de 1560 el coche no apareció en la literatura. En el *Viaje de Turquía*, escrito en los años 1550-1560, se leía que las mujeres turcas *van en unos carros zerrados a manera de litera*, cfr. Marie-Sol Ortola (ed.) *Viaje de Turquía. Diálogo entre Pedro de Hurdimalas y Juan de Voto a Dios y Mátalas Callando que trata de las miserias de los cautivos de turcos y de las costumbres y secta de los mismos haciendo la descripción de Turquía*, Madrid, 2000, p. 752. Bartolomé de Las Casas escribía por esos años que las Vestales eran llevadas en *literas o carros*, *Apologética historia sumaria de las Indias*, NBAAEE, T. XIII, p. 309. En 1562 Gómez de Castro escribía *carro* cuando relataba la anécdota de las Vestales que huían de Roma, cfr. J. García Sánchez, *Las vestales romanas. Tratado de Alvar Gómez de Castro. Año 1562*, Oviedo, 1998, p. 250. También mencionaba el *cherrión*, *ibidem*, p. 249. F. de Trujillo escribía a propósito de los muslos tan pesados y estrechos que *van como los exes de los carros, metidos en las maças o cubos de las ruedas*, véase *Reprobación de trajes*, 1563, BNM R 8294 f. 25r. (En el capítulo XXXVIII del libro, en el que trataba de los aderezos de caballos y mulas y del ornato de casas y mesas, tampoco menciona los coches). El cambio se percibe en la segunda mitad de la década; en el texto definitivo de la *Guía* escribía fray Luis que no había coche ni litera *como son las manos de los angeles para andar en ellas*, Fray Luis de Granada, *Guía de pecadores*, 1567, edición de H. Paz Castaño, *Obras completas*, Madrid, 1995 T. VI, p. 135. (en la primera versión de la *Guía*, de 1556, no aparecía el coche, *ibidem*, Madrid, 1994, T. II). Poco a poco se fue naturalizando su uso, así Lope de Rueda hablaba de poner *a punto un lindo coche en que me passe*, Lope de Rueda, *Medora*, 1567 (pero anterior a 1565), TESO, IV, 174.

⁹⁶ No sabemos si acompañaban al rey en su entrada en 1564 en Barcelona, ya que no aparecen mencionados, cfr. Ll. Cases i Loscos, J. Fernández i Trabal (ed.), *Dietaris de la Generalitat de Catalunya*, vol. II, Barcelona, 1994, pp. 149 y 151. Tampoco sabemos si participaron en la de Ana de Austria en 1570 en Burgos, cfr. *Relacion verdadera del recibimiento que la muy noble y muy más leal ciudad de Burgos ... hizo a la Majestad Real de la Reina, nuestra Señora, doña Ana de Austria ... pasando a Segovia para celebrar en ella su ... casamiento con el Rey don Felipe*, 1571, Amalio Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, vol. I, pp. 243 y 250-251. En ninguna de las relaciones que traía Amezúa y Mayo en su libro sobre Isabel de Valois se citaban los coches.

⁹⁷ J. López de Hoyos, *Real aparato y sumptuoso recebimiento con que Madrid... rescibio a la Serenísima reyna D. Ana de Austria...*, 1572, en J. Simón Díaz, *Fuentes para la historia de Madrid y su provincia*, Madrid, 1964, T. I, p. 59.

⁹⁸ Anónimo, *Relacion del bautizo del principe don Fernando*, Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 16.

⁹⁹ Anónimo, *Relacion cierta y verdadera del suceso que ubo en la ceremonia del Juramento del principe don Fernando hijo del Rey don Felipe nro. Sr.*, BNM Mss. 18716/ 18 f. 129.

debió impulsar a usar o crear nuevos vehículos representativos para el monarca, en particular las sillas y los trineos. Las primeras parecen haber surgido por evolución de la litera¹⁰⁰, aunque las noticias más tempranas que conocemos sobre su uso son de 1583, cuando hubo quejas por su uso en las Cortes, y de 1585, cuando se regalaron unas al monarca¹⁰¹. Pero ya en la última década del siglo XVI

¹⁰⁰ El *Diccionario de Autoridades* describía la litera como un carruaje,

mui acomodado para caminar. Es de la misma hechura que la silla de manos, algo mas prolongada, y con dos asientos, aunque algunas veces no los tiene, y en su lugar se tienden colchones, y en este caso va recostado el que la ocupa. Llevanla dos machos, mulas o caballos, afianzadas las varas en dos grandes sillones.

Sin embargo, es un testimonio de un tiempo en el que las sillas eran más habituales que las literas. Se ha considerado que literas y sillas, eran lo mismo, lo cual es incorrecto, véase R. Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos*, pp. 204 y 589. En apoyo de esta evolución podría estar el hecho de que las literas podían ser llevadas por animales o por hombres, véase E. A. de la Torre, "Viajes y transportes en tiempo de los Reyes Católicos", pp. 389-394, Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos*, p. 589 y Álvaro Fernández de Córdova Miralles, *La corte de Isabel I*, Madrid, 2002, p. 192. Solo el primero de estos autores documentaba esta afirmación, asegurando que la litera de la reina fue trasladada por numerosos peones desde Sevilla a Toledo en 1502, pero no parece que hubiera criados específicos para ello, *ibidem*, pp. 391-392. Los criados de Felipe el Hermoso y Carlos V que según Domínguez Casas llevaban sus literas no parecen ser suficientes, pues eran 2 en 1497, 3 en 1501 y 4 en 1517, *ibidem*, p. 589 (creemos que debían ocuparse mas bien en su acompañamiento y en el cuidado de las literas). Mas definitivo nos parece que tan tempranamente como en 1554 se construyeran sillas literas, A. Rojo Vega, *El Siglo de Oro. Inventario de una época*, Valladolid, 1996, p. 382. No conocemos ninguna representación de litera llevada por hombres, pero si por caballos, véase las que traen de la Torre, que es la entrada del emperador en Saint Denis en una litera del rey de Francia, *ibidem*, p. 392 y Domínguez Casas, que representa la entrada del príncipe Carlos en Brujas en 1515, *ibidem*, ilustración nº 10. véase también el dibujo de la entrada en litera de la reina Isabel I en Londres en 1559, Catálogo de la exposición, *Armada 1588-1988. An international Exhibition to commemorate the Spanish Armada*, Londres, 1988, p. 82.

¹⁰¹ Cortes, vol. VII, p. 834. La ciudad de Barcelona regaló al rey de unas cuando su visita en 1585:

para hacer algún servicio a su magestad, había enviado cuarenta y ocho hombres a su costa, vestidos de paño verde, desde los pies a la cabeza, para llevar doce sillas de mano aderezadas del mismo paño. En una de estas fue llevado su magestad de ellos a Flix.

Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 535. Dadas las dolencias de Felipe II, artilugios similares a las sillas fueron muy frecuentemente utilizados. El más famoso de ellos la silla de L' hermite, que se halla en el Monasterio de El Escorial, 10014120. (véase el Catálogo de la exposición, *Felipe II un monarca y su época...*, pp. 456 y 547-548). Jean L'hermite la describía de la siguiente manera:

Ceste chayre des gouttes, ... estoit un meuble des mellieurs et plus aysez que Sa Majesté pouvoit avoir, non en valeur ni estimation de richesse, mais bien en la grande commodité qu'il en reçoit en toutes ses maladies, et encores que fort n'estant que de bois, cuyer et ses ferremens ordinaires,

se habían hecho muy habituales y con el tiempo superaron en uso a la litera. En cuanto a los trineos, Felipe II trató de introducirlos en su caballeriza a finales de la década de 1580, tiempo después de haberlos conocido en sus viajes por Europa, donde habían experimentado amplio desarrollo. En 1591 llegó uno a la corte enviado por Rodolfo II¹⁰², que debió copiarse y aunque nunca fue un enser tan habitual como en las cortes del norte, no dejó de usarse, de hecho, se pedían al embajador alemán en Madrid para completar los que había en la Caballeriza a fin de que los reyes pasearan en ellos¹⁰³.

vaillot dix fois davantaige qu'en or et argent ell pourroit peser. Quelle chose y a-t-il au monde pour un Prince et grand monarque plus estimable, que des biens et richesses que le bon Dieu luy a donné, en tyrer sa commodité principalement en temps de sa vieillesse, icelle chargé de grandes maladies comme ce bon Roy en eust bien sa part? Ceste chayre, doncques, luy servoit d'un grand repos et délasement de tous ses membres, toutes les fois qu'il en sortoit son lit de maladie, car s'y tenoit dedans depuis le matin qu'il se levoit jusques au soir qu'il se couchoit...

Jean L'hermite, *Le passetemps*, edición de Ch. Ruelens, Amberes, 1890, vol. I, pp. 257-258. En 1596 durante su estancia en El Escorial, cuando el rey quería salir al campo, *le baxan en silla de su aposento a ponerle en el coche*. Poco antes de morir había mandado el rey hacer cierta manera de camilla para yr en ella llevandola cavallos mansos. También salía en una especie de silla: *La forma que ha tenido en caminar ha sido en silla, como le trahen por Palacio, la qual llevavan quatro lacayos, uno de cada parte, que no le pareció ir en la literilla que se havia hecho, y porque sallía de las posadas a las quatro y cinco de la tarde, yba uno delante con un pavellón o guardasol grande que le hazía ombra y cubría toda la silla para defenderle del sol, y diez y ocho o veinte personas al rededor de la pie*, J. Ignacio Tellechea Idígoras, *El ocaso de un rey. Felipe II visto desde la Nunciatura de Madrid, 1594-1598*, Madrid, 2001, pp. 177, 253 (aviso del 13-VI-1598) y 255 (aviso de 11-VII-1598).

¹⁰² En febrero de 1586 escribía a su hija Catalina Micaela, duquesa de Saboya, haciendo referencia a un comentario suyo sobre los trineos que había visto en Italia: *Los trineos creo que os habrán parecido muy bien que es muy buena cosa; bien fuera estamos por acá de verlos a lo menos aquí*. En 14 de marzo de 1587 volvía a comentarle:

El como trineo de quatro caballos que decis en que fuisteis he visto en Alemania, mas no entrado en ellos, porque me holgaba mas de entrar en los de un caballo que son muy buenos, mas vos no podiais andar ahora en ellos, y así fue muy bien ir en elque decis, que si no hay piedras muy bien deben de ir, como lo van los de un caballo, y por piedras he estado bien cerca de caer algunas veces, aunque nunca caí y vi dar a otros muy buenas caídas.

Un par de años más tarde, en 1589, el monarca volvía a escribir a su hija sobre sus salidas en invierno a la Casa del Campo, deseando poder usarlos:

Y si tuviéramos trineos creo que se pudiera haber andado en ellos algún día y Don Diego de Cordoba esta muy puesto en hacerlos para el invierno que viene, que creo yo que no en él ni en otros muchos no habrá nieve para ellos.

Fernando Bouza, *Cartas de Felipe II...*, pp. 136, 149 y 162.

2. 2. LOS CAMBIOS EN EL CEREMONIAL REAL

Las medidas más importantes tocantes a la caballeriza en el ceremonial real se tomaron entre 1561-1563 y tenían que ver con su forma de presentarse en público. Por esas fechas debieron asentarse también otras prácticas relativas al coche, como la ocupación de sus asientos, el número de los que habían de salir en público y otras instrucciones que se mantuvieron en vigor largo tiempo. Hacia 1585, culminando el proceso de institucionalización de la Monarquía, el uso del coche experimentó importantes cambios tendentes a ensalzar y alejar al rey, entre ellos las salidas de secreto, las salidas con el coche descubierto en los paseos públicos, el acceso al zaguán de palacio y sobre todo las entradas urbanas.

2. 2. 1. Las ceremonias de la caballeriza, 1561-1563

No mucho después de convertirse en rey Felipe II se dieron una serie de instrucciones para las ceremonias de la caballeriza. La primera, compuesta probablemente en 1561 o poco después, describía el orden que debían guardar los oficios de la caballeriza cuando acompañaban al caballo del rey el día que salía en público. La caballeriza se ponía en funcionamiento para llevar el corcel del rey a su presencia, mostrando la gradación jerárquica entre los diferentes oficios y

¹⁰³ En marzo de 1625 los reyes y los infantes querían salir en trineo debiendo buscarse ejemplares en la caballeriza y en casa del embajador de Alemania, para que hubiera tiempo para poder aderezarlos convenientemente, AGPR Administrativa Leg. 1046 s.f. En inventarios de la Caballeriza de finales del siglo XVII aun aparecían. No fue un artilugio completamente desconocido porque Quevedo los citaba en su *Aguja de navegar cultos*, García Valdés, *Libro de todas las cosas y otras muchas más*, en *Prosa festiva completa*, p. 441. Véase también el romance del conde de Rebolledo a los trineos de la reina de Dinamarca en R. González Cañal, *Edición crítica de los Ocios del conde de Rebolledo*, Cuenca, 1977, pp. 426-427. En Europa del norte se usaban para fiestas como anillos y carreras y torneos, en las que también participaban damas, véase Fritz Fischer, *Dem Volk zur Schau. Prunkschlitten des Barock*, Munich, 2002, catálogo de la más importante colección de trineos, la del Württembergische Landesmuseum de Stuttgart, pertenecientes en su mayoría a los duques y reyes de Württemberg, custodiados en el Residenzschloss de Bad Urach. Buena parte de las piezas son del siglo XVII, en concreto Kat. 1, 2, 3, 4, 5 y 6, *ibidem*, pp. 48-71 y 142-144. También hay algunos trineos de esa época en la colección de la Veste Coburg, Axel Gelbhaar, „Die Carroussel- oder Rennschlitten im Besitz der Kunstsammlungen der Veste Coburg“, *ARW*, 8, 2000, pp. 40-59.

evidenciando el numero y la apostura de los criados del monarca. El orden a observar se iniciaba con los oficiales de manos, luego los lacayos del caballerizo mayor o primer caballerizo, tras ellos los lacayos del rey, seguían los correos y luego los ayudas de furrier y librador, ayuda de palafrenero mayor y ayuda de ayo. Tras estos venían los reyes de armas y maceros (aunque estos no tenían lugar fijo fuera de palacio, salvo cuando el rey entraba bajo palio), seguidos por los oficiales mayores de la caballeriza, es decir, furrier, armero mayor, ayo de los pajes, palafrenero, cochero mayor y picadores. Finalmente venían los pajes, tras ellos los caballerizos, después el primer caballerizo y detrás del caballo iba el guardanés, sus ayudas y el mozo que quitaba y ponía el terliz¹⁰⁴.

Este esquema se complicó algo más al incluir otros oficios, sobre todo a los músicos y al propio caballerizo mayor, en otro rito de paso destinado a realizarse cuando se daban libreas o lutos a los criados y del que tenemos noticia ya en 1563. En esta ocasión la caballeriza acompañaba al caballerizo mayor de su casa a palacio, con lo que su trascendencia pública era mayor. También la representación de la caballeriza era más amplia, pues desfilaban cerca de 260 personas. Primeramente iba la música de los trompetas y atabales españoles de tres en tres, hasta un total de 15, luego los italianos, que eran 12. A estos seguían los oficiales de manos de tres en tres, sumando 35, seguidos de 12 escuderos de a pie, así como otros 12 ministriles. Inmediatos iban los lacayos del caballerizo mayor, los otros 12 del monarca y los pajes del caballerizo mayor y los pajes del rey como solían ir con él, delante del caballo, hasta en número de 40. Luego seguían los caballerizos y los jefes *que se visten de negro* a ambos lados del caballerizo mayor rodeándolo por detrás, hasta un total de 25 personas. Detrás venían los demás oficios *que se visten de negro* y cocheros, litereros y palafreneros y al final todos los mozos de la caballeriza *que son mas de cien personas*¹⁰⁵. Parece que una combinación de estas ceremonias en las que se llevaba el caballo a la presencia del rey o se acompañaba al caballerizo mayor

¹⁰⁴ *Memoria de la orden q se a de guardar en acompañar el cavallo que se llebare para Su mag.d el dia q sale en publico y los ofiçiales de la Cavalleriza que estan obligados a acompañarle desde que sale de ella y el lugar que a cada uno toca*, IVDJ Envío 7 (II) f. 57r.

de su casa a palacio, determinaron la etiqueta de las salidas del rey a caballo por la corte¹⁰⁶.

El ceremonial para las salidas del rey en coche, muy similar a las salidas a caballo, debió formularse también en estos años¹⁰⁷. Esta práctica ponía de manifiesto que el carruaje se había convertido en espacio del ceremonial y la sociabilidad cortesanas y que el caballerizo mayor se había situado entre los tres criados mayores del rey, monopolizando todo el servicio al monarca fuera de palacio. Esta ceremonia se llevaba a cabo de la siguiente forma: informado por el rey de la salida, el caballerizo mayor proponía los coches o caballos que había y daba ordenes a sus subordinados para que los prepararan. Al día siguiente, el caballerizo acudía a la caballeriza a comprobar la ejecución de su órdenes y luego volvía a palacio, desde donde al llegar la hora en que el rey había de salir, mandaba que viniera el coche o el caballo a palacio en un desfile que seguía las etiquetas mencionadas antes. Al llegar el caballo o el coche, el rey bajaba a tomarlo rodeado de sus guardias y seguido del mayordomo mayor que iba a su derecha, el caballerizo mayor que iba a la derecha del anterior y el sumilier de corps, que iba a la izquierda del monarca, mientras a la derecha del caballerizo mayor iba el capitán de los archeros. Si el rey iba en coche los tres oficios mayores entraban con él en el vehículo, pero sólo el caballerizo mayor lo hacía sin ser llamado, mientras los demás esperaban que el rey les hiciera una señal. Si el rey iba al campo o de camino o salía en campaña, era preeminencia del caballerizo mayor servirle, tanto dándole de comer, como vistiéndole¹⁰⁸.

¹⁰⁵ *La orden que se ha de tener en acompañar al Cavallerizo maior de su casa a Palacio el día que se viste Librea o Luto General, es la sig.te*, RAHM 9/683 fs. 191r-191v. Fue dada el día 15 de agosto de 1563 al vestirse librea.

¹⁰⁶ De ahí que no sea cierto que en la primera salida del príncipe a los 15 años (1593) el papel primordial que en el cortejo ocupó la caballeriza marcó la pauta de las salidas del rey a caballo para visitar iglesias en Madrid, M. José del Río Barredo, *Madrid, urbs regia. La capital ceremonial de la Monarquía Católica*, Madrid, 2000, p. 81n. El documento en AGPR Histórica Caja 123.

¹⁰⁷ Esta descripción completaba las anteriores porque mostraba lo que se hacía después de llevar el caballo a palacio, véase nota siguiente.

¹⁰⁸ *La forma que tenia y guardaba el rey felipe II quando habia de salir en publico o en coche*, RAH, K-58, fs. 196-200v. Esta ceremonia se complicó algo más tarde como se ve en su planta:

2. 2. 2. Los cambios de los años 1580, el alejamiento del rey

A partir de los años 1580 se pusieron en práctica diversos usos del coche que contribuyeron al distanciamiento y la sacralización del rey, acentuando el alejamiento producido por el proceso de institucionalización de la Monarquía. Una estereotipada anécdota de Porreño ponía en evidencia la tensión entre lo viejo y lo nuevo, quizás no por casualidad con el conde de Chinchón como protagonista. Tratando de la *benignidad y modestia* de Felipe II, decía que viniendo el rey de la Fresneda en su carroza, trató un religioso de darle un memorial y

-
- 1º. Alcaldes de corte.
 - 2º. Capitanes ordinarios.
 - 3º. Costilleros.
 - 4º. Acroes y cavalleros conocidos.
 - 5º. Gentiles hombres de la voca y títulos.
 - 6º. Secretarios de Estado.
 - 7º. Maiordomos de el rey.
 - 8º. Grandes.
 - 9º. Oficiales de la cavalleriza, ayo y pages, veedor y cavallerizos, y thenientes de las guardas, todos a pie y descubiertos.
 10. Su magd. el rey n[uest]ro señor.
 11. Primer cavallerizo a pie al lado derecho cerca de el estribo y descubiertto.
 12. Maiordomo maior.
 13. Capitanes de los archeros.
 14. Cavallerizo maior.
 15. Embajador de Polonia.
 16. Embajador de Venecia.
 17. Embajador de Alemania.
 18. Nuncio de su Santidad.
 19. Gentiles hombres de la cám[a]ra.
 20. Consejeros de Estado que no son grandes.
 21. Cavallo de el rey de respectto con terliz.
 22. Cavallo de respectto de el cavallerizo maior con terliz.
 23. Coche de la persona de su magd.
 24. Coche de respectto.
 25. Coche de el cavallerizo maior.
 26. Coche de la camara.
 27. Los demás coches de la cám[a]ra de su magestad.
 28. Soldados de las guardas por ambos lados.
 29. Archeros.
 30. Guardarnés con el terliz.

Plantta de el acompañam[en]to que el día que sale a caballo en público lleba su magestad.., en Etiquetas de palacio ordenadas por el año de 1562 y reformadas el de 1617, AHN Consejos Libro 1189, fs. 236r-237r.

*queriendo tomarle el Conde de Chinchón, por tener su Magestad las manos enfermas de gota, le apartó el brazo y lo tomó con su mano (aunque lastimada de gota) y escuchó su razón al religioso*¹⁰⁹.

Desde entonces y en estrecha relación con la reforma de la etiqueta palaciega y con la pragmática de 1578 que los restringía a quienes pudieran llevarlos con 4 caballos a fin de que estuvieran sobre todo en manos de los cortesanos¹¹⁰, los coches contribuyeron de forma especial al ensalzamiento y al alejamiento del monarca, fenómeno que tenía importantes antecedentes¹¹¹, pero que cristalizó en torno a 1585-1586, fecha a partir de la cual muy pocas personas se pudieron acercar al rey¹¹². Aunque desconocemos el contenido de las instrucciones para la caballeriza de 1585, parece que el uso de los coches ayudó a ello y a marcar aun mas la distancia y la majestad como se aprecia por distintos testimonios¹¹³. Por esos años empezó a señalarse de forma sistemática el uso de los vehículos por el rey y los príncipes, el coche se convirtió en regalo de estado, fue usado en el marco ceremonial de encuentros y despedidas, sirvió para graduar el alejamiento del monarca, se controló su acceso al zaguán de palacio y sobre todo, fue utilizado en las entradas urbanas.

¹⁰⁹ Baltasar Porreño, *Dichos y hechos del señor rey don Felipe Segundo, el prudente, potentissimo y glorioso monarca de las Españas y de las Indias*, 1628, edición de Paloma Cuenca, Madrid, 2002, p. 63.

¹¹⁰ En marzo de 1582, cuando la visita de la emperatriz doña María, el rey y las demás personas reales dejaron El Escorial camino de la corte y se juntaron mas de treinta coches, véase *Memorias de fray Juan de San Geronimo monge que fue, primero de Guisando, y despues del Escorial, sobre varios sucesos del reinado de Felipe II*, en CODOIN, VII, p. 353. Téngase en cuenta que en 1576, cuando el rey de Portugal vino a España trajo dos coches, *ibidem*, p. 180.

¹¹¹ Por ejemplo la disposición de los aposentos privados de Felipe II en El Escorial, inaccesibles y aislados, a los que solo se llegaba a través de otros ámbitos, A. Bustamante García, *La octava maravilla del mundo. (Estudio histórico sobre el Escorial de Felipe II)*, Madrid, 1994, pp. 670 y ss.

¹¹² J. Martínez Millán y C. J de Carlos Morales, (dirs.) *Felipe II (1527-1598) La configuración de la Monarquía hispana*, Valladolid, 1998, p. 245.

¹¹³ Así por ejemplo, en 1588 en una salida a cazar, el rey y sus hijos entraban en el coso en carroza, mientras los cortesanos lo hacían a caballo, cfr. Fr. Jerónimo de Sepúlveda, *Historia de varios sucesos y de las cosas notables que han acaecido en España y otras naciones desde el año de 1584 hasta el de 1603*, en Julián Zarco Cuevas, *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo el Real de El Escorial*, Madrid, 1924, IV, p. 64.

2. 2. 2. 1. El coche y la etiqueta: la ocupación de los asientos y los encuentros y saluciones

La confortabilidad, la seguridad, el lujo y la prestancia que daba el coche a su usuario le convirtió en regalo principesco, de la misma manera que lo era el caballo¹¹⁴. Pronto también su uso condujo a establecer las etiquetas que habían de regir en la ocupación de sus asientos y cómo se podía realizar el acercamiento al coche real. La parte más estimada del vehículo, es decir la que ocupaba el príncipe o el señor, era al fondo a la derecha, seguido del lugar de la izquierda, luego el delantero de la izquierda, seguido del de la derecha, seguidos del estribo derecho y después el izquierdo¹¹⁵. La etiqueta cortesana dio lugar a muchos

¹¹⁴ Entre los príncipes se regalaban vehículos lujosos o famosos por su calidad, como los húngaros. Entre los vehículos de Isabel de Valois se hallaba un *medio coche hungaro cubierto de baqueta*, cuya caja sin ruedas se tasó en 15 ducados, Amezcua y Mayo, *Isabel de Valois...*, vol. III, pp. 548-550. En el viaje a Aragón del rey el embajador de Roma enviaba al rey, según cuenta Enrique Cock, un regalo consistente en 50 caballos húngaros para coches, así como *tres coches con sendos cocheros hungaros*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, pp. 537-538. En el viaje a Roma del conde de Lemos usó una *carroza húngara que había traído el cardenal Caetano de Polonia, la más linda cosa que se ha visto aquí, con los aderezos y cocheros a lo hungaro*, *Relación del viaje de Conde de Lemos a Roma*, 1600, en F. R. de Uhagón, *Relaciones de los siglos XVI y XVII*, p. 282. En la entrada de la reina en Ferrara, dos cardenales le presentaron en nombre del pontífice *un coche con todas las guarniciones y adrezos dorados que le tiraban seys caballos blancos*. En este vehículo entraron en Ferrara ella su madre y el archiduque. Antes de entrar en Ferrara, le salió a besar la mano el duque de Sessa, embajador en Roma, que en nombre del rey le presentó *una hermosa litera cubierta de tela de oro en lugar de hierro, todos los adrezos eran de plata sobredorada y todo el demas adrezo era cosa real, llevabanla dos machos todos blancos, a los cuales quivian dos litereros vestidos de lo mismo*. También le presentó en nombre del rey *un hermoso coche tirado de seys cavallos y remendados de dos colores, gobernados de dos cocheros con libreas y vaqueros de tela de oro*, cfr. *Diario de Hans Khevenhüller...*, p. 489. En una comedia de Lope se decía que algunos criados de la reina, *traen caballos y carrozas ricas/ en dos famosas naves, y en el puerto/ las van armando para cuando llegue*, *El hombre de bien*, 1604-1606, XIII, p. 987.

¹¹⁵ A. de Courtin en su *Traité de civilité* de 1692, testimoniaba que así era también en Francia, cfr. Jobé, *Au temps des cochers*, p. 43. Lo normal es que en el coche se acomodaran entre 4 y 8 personas, dependiendo de la circunstancia, así, debido a dificultades protocolarias e improvisaciones, al final del viaje del Cardenal Barberini en 1626, no habían suficientes carrozas y montaron 8 y 9 personas en cada una, J. Simón Díaz, "La estancia del Cardenal legado Francesco Barberini en Madrid el año 1626", *AIEM*, T. XVII, 1980, p. 212. En la entrada del Archiduque de Austria en 1624, el rey mandó a recibirle a los infantes Fernando y Carlos, que fueron en coche, acompañados de muchos señores y caballeros. El encuentro se desarrolló de la siguiente forma:

Llegó el coche del Almirante en que venía su Alteza acompañado de su Ex. y del embajador de Alemania, y habiendo salido del coche y abrazado con muchas muestras de amor a los señores

conflictos por los espacios del coche. Uno de los más famosos tuvo lugar en 1626 poco antes de la entrada del rey en Barcelona, cuando el Almirante tuvo que retirarse del estribo y dejar su puesto al duque de Cardona. Prueba de la importancia de la ocupación del espacio del coche en el juego cortesano es que Novoa contaba este episodio con fruición mientras juzgaba como menudencias las ceremonias de juras de fueros provinciales por el rey¹¹⁶.

Otro aspecto importante era la forma de salutación y recibimiento en los vehículos. Inicialmente, parece que había un acceso bastante directo al rey. Así, en el encuentro en 1576 del rey de Portugal Sebastián con Felipe II, después de

Infantes sus sobrinos, entraron en el del Serenísimo Infante Cardenal, dando el señor don Carlos la mano derecha al señor Archiduque... En la proa se puso el señor Infante Cardenal y en el estribo derecho el Almirante de Castilla, y en el izquierdo el embajador de Alemania y el conde de Alcaudete, y desta suerte estuvieron parados casi una hora esperando a que viniese su Magestad.

A la llegada del rey con el duque de Neoburgo y el conde de Olivares hubo de repetirse una escena parecida, reorganizándose las jerarquías al entrar todos en el vehículo del monarca,

habiendo llegado a la cruz, donde esperaba el señor Archiduque,... sus Altezas salieron a recibir a su Magestad, que dio los brazos al Archiduque... y metiendole en su coche, le llevó a su lado, yendo en la proa los señores Infantes, y en el estribo derecho el Almirante, como lugar suyo, y el embajador de Alemania; y en el otro estribo su Elección el señor duque de Neoburque, y el conde de Olivares

J. Antonio de la Peña, *Relación de la entrada que hizo en esta Corte ... el señor Don Carlos Archiduque de Austria*, 1624, Simón, *Relaciones*, pp. 308-309.

¹¹⁶ Matías de Novoa, *Historia de Felipe IV*, CODOIN, 69, pp. 29 y ss. Comentaba el acontecimiento J. H. Elliot, *El Conde-Duque de Olivares. El político en una época de decadencia*, Barcelona, 1990, pp. 269-270. En 1643 yendo la reina a las Descalzas con la infanta, la duquesa de Mantua y la condesa de Olivares,

al entrar en el coche se sentó la Reina en la popa y a la infanta sentó a su lado. Entró luego la de Mantua y sentose muy ancha al lado de enfrente donde tiran los caballos. Al entrar la de Olivares le dijo la Reina "sentaos allí" y venía a ser al lado de la de Mantua. Esta replicó: "suplico a V.M. considere soy nieta del Rey d. Felipe II, mi señor, y hija de la infanta Doña Catalina y duquesa de Mantua, y que no es decente vaya a mi lado la condesa de Olivares". Por fin habló con tal resolución que la Reina hubo de mandar a la condesa se sentase en el estribo. Obedeció y fue bien mortificada.

Jesuitas, *Cartas*, vol. V, p. 67. También Pellicer, *Avisos*, p. 409. El entrar o no en el coche era indicio de la más alta estima, así en 1643 cuando don Juan de Austria recibió su casa para irse a El Escorial entro en la carroza su ayo y al estribo su primer caballero y al mandar que entrara al otro estribo a don Pedro de Velasco, *un Cavallero que le ha criado en su Casa hasta oy*, le dijo su primer Caballero que allí no tenía lugar y era orden del rey que no entrara nadie mas, cosa que don Juan aceptó, Pellicer, *Avisos*, p. 417.

los saludos:

Su Magestad le ganó la mano siniestra, y tomándole a la derecha (aunque lo porfio un poco) se fueron al coche, y al entrar del estribo se rogaron también; pero Su Magestad dio en acariciarle, de suerte, que holgó de rodear por fuera de todo el coche y pasarse al otro estribo, y a todo esto esperó Su Alteza sin entrar, y fue tanto, que Su Magestad entró primero; mas bien se echo de ver porque lo hizo, que fue por tomar el asiento de la izquierda y que el rey fuese siempre a la derecha. ... Llegados a la plaza donde se habían de apearse, cada uno salió por su puerta del coche, y Su Magestad con su cuidado de llevarle a mano derecha¹¹⁷.

En 1578 el duque Enrique de Brunswick fue al Pardo a donde salió su magestad hasta el coche a recibirlo, y quando la muger del duque se apeó del coche la tomó de la mano, la llevó al quarto de la reyna y a él le dio audiencia¹¹⁸. Más tarde, esta cercanía desapareció, el rey dejó de recibir directamente a los visitantes y se sirvió de los príncipes o de sus criados y después graduó el status a través de la distancia establecida con el interlocutor. Así, cuando la llegada del duque de Saboya en 1591 el rey y el príncipe,

salieron algo fuera de Madrid, y presentes muchos grandes y nobles y toda la corte, le salió a recibir con seys coches. Luego que el duque se acercó al coche de su magestad se apeó del cavallo y el principe se apeó del coche y saliendo el uno al camino al otro, el duque con mucha humildad saludó al principe y entrambos fueron a ver a su magestad del rey, y apeandose también su magestad de su coche recibió al duque con amor de padre¹¹⁹.

¹¹⁷ Las vistas del rey de Portugal y el de Castilla en Nuestra Señora de Guadalupe, año 1576, diciembre, en F. R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, p. 131. Otra noticia relataba que Felipe II salió media legua a recibir al rey de Portugal

y se apearon el uno del otro cuarenta pasos antes que se juntasen, y juntados se abrazaron con mucho contento y alegría; y luego tomo el Rey nuestro Señor a la mano derecha al de Portugal y se metieron en un coche, y el Rey nuestro Señor tractó de majestad al Rey de Portugal, y esta fue la primera vez que se le había dicho, porque hasta allí le llamaba Alteza,

Memorias de fray Juan de San Geronimo..., CODOIN, VII, p. 180.

¹¹⁸ *Diario de Hans Khevenhüller...*, p. 169.

¹¹⁹ *Diario de Hans Khevenhüller...*, p. 400. Otra versión aseguraba que el duque iba en coche y que estuvieron cabe el coche de su magestad apeados todos los grandes caballeros que iban en los otros coches, y que luego el duque de Saboya llegó muy aprisa,

2. 2. 2. 2. El coche y las salidas de secreto, los paseos públicos y el acceso al zaguán de palacio

Aunque es indudable el efecto general de alejamiento de la figura real mediante el uso del vehículo, desde mediados de los años 1580 el coche también fue usado por el monarca para mostrarse a sus súbditos de acuerdo a una estudiada estrategia que evidenciaba mayor o menor distancia según las circunstancias. Esto se realizó eliminando el acompañamiento del vehículo o mediante el ocultamiento gracias a las cortinas del coche, que por ese entonces facilitaba como nunca antes, gracias a los adelantos técnicos, la posibilidad de mostrarse abierto y cerrado, dejando así contemplar a sus ocupantes¹²⁰. Así, en 1584, salió el príncipe de palacio el día de su juramento en una carroza descubierta,

en un coche de los del Rey que le habían enviado dos días antes... En acercándose el coche de su Magestad paró el del duque a cincuenta pasos y no hubo bien parado cuando salió del coche y el Príncipe nuestro señor del de su padre y fue a recibir al duque.

Anónimo, *Relacion de la entrada del duque de Savoya en Madrid y del Recivimiento que su Magestad y el Príncipe nuestro señor le hicieron* Jueves en la tarde día de San Marcos a 25 de habril de 1591, Simón Díaz, *Relaciones*, pp. 37-38. En 1636, la princesa de Cariñan fue recibida por el Conde duque que la saludo en su vehículo, y después el rey se acercó en su carroza a la princesa, que fue invitada a cambiar de vehículo y subir al del rey:

Llegó el Conde al coche de la Princesa y le hizo un breve razonamiento, y acabado pasaron todos los del acompañamiento haciendole cortesía. De allí se encaminaron al Buen Retiro en orden; cinco clarines delante con cuarenta acemilas, luego los señores y la Princesa en su carroza, a la cual seguían las literas y otras ocho o diez carrozas de damas y despues de criados vestidos de grana con franjones de oro. Llegaron al Retiro y salió S.M. en carroza, y emparejando con la de la Princesa se apeó ella, y sus hijos salieron de la suya, e hincándose de rodillas le besaron la manos a S.M. y luego S.M. se entró en un coche en la popa, en la proa la Duquesa y su hijo, el hijo mayor a un estribo y los otros dos al otro, y con tanto se fueron a Palacio donde la reina los esperaba.

Jesuitas, *Cartas*, vol. I, pp. 530-531.

¹²⁰ Compárense las cajas cerradas de los carros colgantes de Federico III, construido hacia 1451 (hoy en el Johaneum de Graz), o el del Príncipe Elector de Sajonia Johan Friedrich el Valiente usado en su boda con Sybilla de Cleve en 1527, (en la Veste Coburg, pero destruido en 1945), reproducidos por H. Kreisel, *Prunkwagen und Schillitten*, ilustraciones 1B, 2 y 4A, con los coches abiertos usados en las bodas del duque Johan Casimirs von Sachsen-Coburg en 1586 (Veste Coburg Inv. Nr. XII, 2) y en 1599 (Veste Coburg Inv. Nr. XII, 3, construido en 1560), Axel Gelbhaar, "Die Kobelwagen, Karossen und Kutschen im Besitz der Kunstsammlungen der Veste Coburg", *ARW*, 7, 1999, pp. 78-84.

llevándole su aya al regazo sentado¹²¹. El ocultamiento ritual se practicaba ya al menos desde 1584, como muestra una relación que señalaba la salida del rey de *secreto en un coche*, la salida de las infantas y las damas en los suyos y la burla que las infantas hicieron al ir con el vehículo por fuera de la villa en lugar de por las calles esperadas¹²². La fórmula se hizo habitual en la corte; en 1599, después de comer, el monarca se marchó *en un coche de secreto*, para ver la entrada de su esposa a caballo¹²³. El coche permitía una discreción imposible de lograr a caballo, seguridad y sobre todo la posibilidad de ver sin ser visto, una ventaja para un rey inaccesible, pero no invisible, que se valía de diferentes recursos para graduar su presencia pública¹²⁴.

¹²¹ Fr. Jerónimo de Sepúlveda, *Historia de varios sucesos...*, p. 5.

¹²² Anónimo, *Relacion del Juramento del Principe nuestro señor don felipe tercero de este nombre, en el su Real monesterio de san Jheronimo de la Villa de Madrid*, RAHM, 9-426, fs. 181-182. En la obediencia del Condestable de Castilla al Papa en 1586, sabemos del uso frecuente de coches a lo *encubierto*, para ir a Roma de secreto, para alojarse en casa del embajador, etc, anónimo, *Relacion del viaje que hizo a Roma el Condestable de Castilla*, F.R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, pp. 184-186 y 192.

¹²³ Anónimo, *Relacion de la entrada de sus magestades en Madrid, el domingo 26 de octubre de 1599...*, BRAHM, 9-3764, fs. 13r. La salida de secreto no significaba necesariamente la ocultación, sino la falta de acompañamiento como señalaba otra relación, asegurando que después de ir a palacio desde San Jerónimo, *por otra puerta se metio su Magestad en un coche y el marques de Denia con el, y un hijo del marques de Velada que es menino, y anduvieron por todas las calles aunque encubiertos, [pero] tiradas las cortinas del coche que todos los veian sin otro coche coche ni criados sino dos o tres del marques*, anónimo, *Entrada de la Reyna en Madrid*, Alenda, *Relaciones*, p. 130.

¹²⁴ Pinheiro relataba las salidas del rey en el coche de secreto en Valladolid:

Y así no extrañareis que viese también al rey en un coche, disfrazado, solo y sin guardia, solamente algunos nobles con saltamarcas, repantingados como un coche de damas; y, como algunos vinieran delante diciendo que creían que llegaba el rey, que pararan los coches cuando se acercaba, pensaban que era broma y decían mil pullas: que fuesen para bellacos, que iría allí el rey de copas; sobre lo cual el rey dicen reía después mucho con la reina, diciendo que en su fiesta le ultrajaron,

T. Pinheiro da Veiga, *Fastiginia. Vida cotidiana en la Corte de Valladolid*, 1605, edición de N. Alonso Cortés, Valladolid, 1973, p. 58. En 1623 se señalaba que el rey había salido en coche, *corridas las cortinas, y por calles extraordinarias* había ido a San Jerónimo, o que había pasado en su vehículo *cerradas las cortinas, y al disimulo, con otros dos coches detrás*, véase las anónimas, *Relación del gran recibimiento que ... Felipe IV hizo al Príncipe de Gales...* y *Entrada en público del Príncipe Carlos de Inglaterra en la Corte de Madrid*, Simón Díaz, *Relaciones*, pp. 200 y 201. En alguna comedia se subrayaba el uso del coche como medio que había de permitir al propio rey percibir la realidad desde otra perspectiva que la de sus ministros:

Efectivamente, desde entonces el monarca se mostró con bastante frecuencia a sus súbditos en coche con las cortinas abiertas, para ser mejor apreciado, modulando según sus intenciones su presencia pública y el grado de esta. En 1591, a la vuelta de la recepción del duque de Saboya, el rey, el príncipe y el duque llevaron por la calle Mayor *siempre el coche descubierto*. A la vuelta de Aragón, el rey y sus altezas entraron en Madrid y después de visitar a la emperatriz en las Descalzas, fueron a palacio *descubierto el coche, pesando al pueblo de ver a su Magestad, flaco y viejo, mucho más que salió de Madrid*. En adelante, como relataba Cabrera de Córdoba, el rey para mostrar su fuerza y aliento y *manifestar esto a su Corte y enemigos y que no estaba tan acabado como decían, salió por Madrid en sus coche con sus hijos, alegrando el pueblo que los amaba*¹²⁵. La misma costumbre siguió el príncipe, llamando la atención de los cortesanos por la novedad del hecho¹²⁶. Su entrada en la corte en 1598 tuvo lugar *en coche corridas las cortinas*¹²⁷, así como la salida del rey, la infanta y sus

*Pero, señor, quien gobierna,
si quiere saber su estado
cómo es temido o amado,
deje la lisonja tierna
del criado adulador,
y disfrazado de noche
en traje humilde o en coche
salga a saber su valor;
que algunos emperadores
se valieron deste engaño.*

Lope, *El castigo sin venganza*, 1631, BAE, 249, p. 350. El coche se alineó con otros instrumentos típicos del barroco que proponían una nueva relación con el poder, como los pasadizos, A. Cámara Muñoz, "Pasadizos del Siglo de Oro: la arquitectura del símbolo", *Revista de Occidente*, 7, 1987, pp. 104-105.

¹²⁵ Cabrera de Córdoba, *Historia de Felipe II*, vol. III, pp. 1395, 1440 y 1626.

¹²⁶ Poco antes de morir Felipe II salió el príncipe la noche de San Juan al Prado de San Jerónimo en coche con los marqueses de Velada y Denia y don Cristóbal de Moura, *lo que no había hecho otra vez, y andubo descubierto el coche hasta que bolvió a palacio a las dos de la noche*. Siendo rey, las primeras noticias de sus salidas repetían lo mismo, que Felipe iba en coche por la tarde acompañado de los anteriores personajes a visitar cada día a su hermana, J. Ignacio Tellechea Idígoras, *El ocaso de un rey...*, pp. 256 (fechado el 11 de julio) y 303.

¹²⁷ Anónimo, *Relacion de la entrada que hizo nuestro señor don felipe tercero deste nombre, en la villa de Madrid...*, BRAHM, 9-425 (42), f. 55r.

dueñas a Valencia en 1599¹²⁸. El paseo público en coche fue a partir de entonces una habitual forma de mostrarse los reyes en la corte, de ver y de ser vistos, mucho más utilizada de lo que haría suponer la aparente invisibilidad del monarca¹²⁹. Así, junto a actividades poco llamativas pero de importancia, como la celebración de juntas o consejos¹³⁰, el rey podía aparecer paseando en coche seguido de vehículos en los que se interpretaba música¹³¹. El coche acabó siendo tan habitual que Gascón de Torquemada no dejó de comentar que a los pocos días de su llegada a la corte portuguesa, el rey había cabalgado y dado *un buen día a todos los de Lisboa, porque como desde que entró en ella siempre salía en coche, deseavan verle a cavallo*¹³². Con todo, a pesar de la separación y distanciamientos operados por este uso, no se dejó de publicitar la accesibilidad y la cercanía del rey cuando paseaba en sus vehículos,

Bolvio a palacio su Magestad por la marina, haviendo gran cantidad de Coches, y favorecio tanto este passeio, que demas de que siempre que salio fuera passava, o a la yda, o a la buelta por el, hubo tarde que dio tres bueltas con el coche, sin guarda ni mas acompañamiento que los señores

¹²⁸ *La jornada que el cardenal Arçobispo de Sevilla mi señor prosigue de Madrid a Valencia*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 40.

¹²⁹ En 1620, en la procesión de San Isidro, el rey salió en coche a la iglesia de San Andrés y después de comer en palacio, volvió a salir en el con sus hijos *a ver la Corte y Grandeza que avia* en los altares que se habían repartido por Madrid, Francisco Bravo, *Avisos de Madrid*, BNM Mss. 18666/67-68, f. 78r.

¹³⁰ Bermúdez de Pedraza decía sobre los Consejos de Estado y Guerra, superiores a los otros por estar presididos por el propio monarca, que

sublimados con tan soberano Presidente siguen como su sombra la Real persona donde quiera que esta para los futuros contingentes que suelen suceder aun caminando; y V.M. haze entonces Consejo de Estado en su coche.

Francisco Bermúdez de Pedraza, *El secretario del rey*, 1620, f. 1v, edición facsímil de M. Carrión Gútiérrez, Madrid, 1973. Véase en el capítulo 7 el comentario del embajador Contarini sobre la celebración de Consejos en el coche del rey.

¹³¹ Como aquellos *coches de diferentes músicas* que seguían al rey, el príncipe y los infantes en el Prado, *Noticias de Madrid*, 1621-1627, p. 57. Los llamados *coches de música* que había en el Prado, aparecían en la comedia de Gaspar de Ávila, *El familiar sin demonio*, 1647, edición de M^a del Carmen Hernández Valcárcel, *Gaspar de Ávila, Comedias*, Murcia, 1990, p. 249.

¹³² Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte de España*, p. 67.

que le asistía, y sus criados, usando desta llaneza y seguridad todas las veces que salio en publico¹³³.

En todo caso, conviene no olvidar que el distanciamiento ceremonial del rey se reforzó con la disposición de la etiqueta que ordenaba cerrar a su paso las cortinas del coche propio¹³⁴ y con la prohibición de acercamiento al vehículo real¹³⁵.

Otra practica importante en el proceso de alejamiento del monarca y de consolidación de su imagen sacral tuvo lugar gracias al control del acceso de los coches y caballos en palacio¹³⁶. La posibilidad de que el vehículo pudiera entrar en

¹³³ Anónimo, *Relacion verdadera de las salidas que hizo su Magestad en publico los dias que se detuvo en la insigne Ciudad de Barcelona*, 1632, BNM VC/ 118/62.

¹³⁴ Como se encargaron de señalar algunos viajeros subrayando que el monarca salía en carruaje con las cortinas cerradas y que, a diferencia de Francia, los que iban en coche corrían sus cortinas. En una salida el primero de mayo al Manzanares, la condesa de Aulnoy decía que sólo había visto su carroza *recubierta de hule verde, tirada por seis caballos hermosísimos, enjaezados con cascabeles de oro y lazos colorados. Las cortinas de la carroza de damasco verde con una franja de oro, iban tan bien cerradas que no se transparentaba lo mas mínimo*, cfr. *Viaje por España...*, t. I, pp. 212-213. Relataba también la costumbre de que al pasar el rey se *detengan todos los coches y se bajen las cortinillas en señal de respeto*, pero ella mantenía haber actuado en alguna ocasión *conforme a la costumbre francesa*, dejando abiertas las suyas y dirigiendo al rey *un saludo ceremonioso*, *ibidem*, pp. 212-213. Brunel comentaba con extrañeza estas apariciones en público del rey, cuando al pasar *por respeto, ... cada cual corre sus cortinas*, sucediendo entonces que el rey no veía *más que las carrozas*. En su opinión, el paseo se había inventado *para mostrarse con lucimiento y para conservar y divertirse con las vistas de todo ese mundo rodante*, y creía que sería mas placentero si estando allí el príncipe, *todo el mundo se detuviera ante él y las mujeres se descubriesen*, Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 280.

¹³⁵ En 1643, para informar al rey de que el conde duque había desobedecido su orden de abandonar palacio, salieron al camino 4 *carrozas de grandes*, en las que iban entre otros el duque de Híjar, el conde de Lemos, el duque de Osuna y el del Infantado. Los dos primeros se adelantaron un trecho y viendo el coche del rey, deliberaron como había que informar al monarca, *porque hablarle desde los coches parecía demasía; cerrar las cortinas era no conseguir el fin a que habían salido*. Entonces resolvieron que *cada carroza fuese por su lado y en estando cerca se apeasen y hiciesen reverencia a S.M. y luego fuesen detrás acompañándole*, cfr. Jesuítas, *Cartas*, vol. IV, p. 504. Algunos comentarios sobre la invisibilidad del rey en la etiqueta de la Casa de Austria, en del Río Barredo, *Madrid, urbs regia...*, pp. 36, 171 y 199.

¹³⁶ Wackernagel señaló que en Francia, dado que el rey se servía del coche especialmente para los viajes y las salidas en la ciudad y no para las entradas, los testimonios sobre el uso del coche se encontraban en la reglamentación que Enrique III hizo de la formación de los coches en las salidas reales (que denomina inoficial) y sobre todo en el privilegio de entrar la carroza en el patio interior del Louvre. Hasta la época de Luis XIII no hubo ninguna fijación ceremonial, el rey manejaba libremente la concesión de ese privilegio, pero en los años entre Francisco I y Luis XIII hubo un estricto uso del privilegio, pero luego la entrada se fue ampliando sucesivamente a la

palacio era indicio de su estima social. Para impedir la entrada en el zaguán estaban los 8 porteros de cadena cuya función consistía en *esttar continuam[ente] con los vasttones a las puerttas altas y en la vaja de palacio* controlando el acceso a palacio¹³⁷. Ya señalamos que el caballo del caballerizo mayor ascendió de escalafón, como su dueño y pudo pasar la cadena que vigilaban los porteros en palacio. En cuanto a los coches, esta entrada en el zaguán se controló con especial interés a mediados de la década de 1590. El centro de la cuestión era el alejamiento del rey del resto de sus cortesanos y de seguido, la sacralización de sus coches, como se aprecia en un altercado ocurrido en 1594 entre Rodrigo Vázquez de Arce y Alberto de Austria:

*en la corte dicen que un dia estando el coche del presidente en el çaguan de palacio llego el del principe cardenal y echaron de alli al del presidente diciendo que junto a coche de persona Real no a de estar otro. Otro dia dicen que bolbio el coche del presidente y fue con el el caballerizo del presidente a guardale y biniendo el del principe cardenal sobre echarle de alli los alabarderos dieron de palos al caballerizo del presidente y le echaron de alli*¹³⁸.

aristocracia, a los funcionarios de la corte, al alto clero y a los embajadores. La transformación parece haberse producido sobre todo en los años de Carlos IX entre 1560 y 1574, Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, p. 22.

¹³⁷ Allí debían de dejar entrar a apearse en el zaguán todas personas que binieren en coche y a caualllo, y en haviéndose apeado harán salir los coches y caualllos en que cada vno biniere, sin permitir que ninguno espere en el zaguán, aunque sea de embajadores, y quando quisieren hirse dejarán entrar los coches o caualllos para que puedan tomarlos en el zaguán. ... Esttando el coche o caualllo de su magd. en el zaguán tendrán hechada la cadena y no dejarán entrar en él ningún coche ni caualllo, exceptto el de respectto en que handa el cauallerizo maior, *Etiquetas de palacio ordenadas por el año de 1562 y reformadas el de 1617. Etiquetas generales que han de obserbar los criados de la casa de su magd. en el vso y exercicio de sus officios*, AHN. Consejos, libro 1189, fs. 88r-88v.

¹³⁸ BPR III/ 2149, doc. 111. No mucho después, sucedió un acontecimiento similar:

Venendo li giorni passati a Palazzo il Presidente di Castiglia con suo cocchio, col quale voleva entrare nel Cortile si come soleua, quando però un portiero del Rè havessi alzata la catena della porta, il qual Portiero disse al cocchiere che di dovesse uscire fuori, perche vi era ordine di Sua Maestà che ne cocchi ne cavalli vi passassero pericoli, di che avvissato il Presidente dal detto cocchiere fù chiamato il Portiero et minacciato dal Presidente. Andò dipoi il Conte di Fonsalida à dirli che era ordine preciso del Rè che nessun cocchio ne cavallo vi entrasse dentro la porta del Palazzo, onde vi stette il Presidente in Casa per alcuni giorni in colera; ma in fien Sua Maestà ordiné che li cocchi de Presidenti, de Grandi et degl' Ambasciatori possano entrare, ma subito tornar a uscire et tornar a entrarvi quando sian per partirsi con li loro Padroni. Con questo però,

La cuestión se revitalizó más tarde, en octubre de 1609, volviéndose a controlar estrechamente el acceso al zaguán. Los porteros de cadena debían dejar entrar con su caballo o coche a quien llegara y *en aviendose apeado aran salir luego fuera los coches o cavallos en que cada uno viniere sin permitir que ningun coche ni cavallos pare en el çaguan aunque sean de Embajadores*. A la ida de estas personas, los porteros habían de dejar entrar nuevamente los caballos o coches *para que puedan tomarlos en el zaguan*. Sin embargo, estando el coche o caballo del rey o del príncipe en el zaguán no habían de dejar entrar a nadie a apearse salvo al caballerizo mayor, los embajadores que tenían asiento en la capilla y los cardenales y a estos, solo a caballo¹³⁹.

2. 2. 2. 3. Las entradas en coche

La manifestación más importante de este proceso de alejamiento y ensalzamiento del monarca fue la entrada en coche, práctica que alteró las tradicionales entradas caballerescas, en caballo y bajo palio, iniciadas a principios del siglo XIV. Estas entradas eran una ceremonia fundamental en la vida política castellana, aquella en la que la comunicación con los subordinados era más intensa y más estrecha y el rey hacía patente su poder y recibía de sus súbditos sumisión y fidelidad¹⁴⁰.

che semble lascino desimbarazatto il Cortile, perche essendo molto vicino al letto ove dorme il Rè, non lo possino risvegliare.

J. Ignacio Tellechea Idígoras, *El ocaso de un rey...*, p. 196. Su fecha en 27-XII-1596. Véanse las discusiones habidas al respecto en BA 51-VI-37, s.a. pero de esos días por las referencias a Fuensalida y al Presidente de Castilla.

¹³⁹ Orden que se dio a los Porteros de Cadena para la entrada de los Coches y Cavallos en el Zaguán de Palacio, AGPR Administrativa Leg. 623 s.f. Este limitado acceso al zaguán de palacio fue puesto en cuestión con cierta frecuencia, en 1622 y 1664 por ejemplo, AHN Consejos Leg. 7136 s.f.

¹⁴⁰ R. de Andrés Díaz, "Las "entradas reales" castellanas en los siglos XIV y XV, según las crónicas de la época", *En la España Medieval*, IV, 1984, vol. I, pp. 47-62 y J. M. Nieto Soria (Dir.), *Orígenes de la Monarquía hispánica: propaganda y legitimación (ca. 1400-1520)*, Madrid, 1999, pp. 51-56.

La entrada requería de un importante aparato de participantes, decoraciones y atavíos lujosos destinados a enmarcar un acontecimiento tan especial como era la toma de contacto entre el príncipe y los vasallos¹⁴¹. En ella era fundamental la posibilidad de ver al monarca de cerca montado en su caballo, rodeado de personajes y guardas, pero relativamente accesible y ante todo, visible de cuerpo entero. Pero a lo largo de la Edad Moderna, el tradicional diálogo parateatral entre gobernante y gobernados quedó paulatinamente reducido a la afirmación soberana y a la sumisión ciudadana, en favor de una ceremonia cada vez más elitista, cortesana y menos popular. La institucionalización iniciada por Felipe II se reflejó también en este ámbito, contribuyendo mediante el uso del coche al proceso de modificación de la fiesta y a subrayar el poder soberano del monarca¹⁴².

El coche se había impuesto en los viajes por su mayor comodidad, aunque el rey salía a caballo de la corte, no tardaba en montar en un carruaje con el que hacía la mayor parte del camino¹⁴³, tomando nuevamente el caballo para entrar en las ciudades¹⁴⁴. Esta practica se mantuvo aparentemente invariable hasta 1585

¹⁴¹ Repárese por ejemplo en los comentarios de Vicente Álvarez sobre la ausencia en el cortejo del príncipe Felipe de los ballesteros de maza y los reyes de armas, señalando que en ninguna ciudad italiana entro con palio ni con esos oficios. También le llamó la atención que en Augsburg *no uvo mas recebimiento sino que salieron los Burgomaestros y todos los ciudadanos al camino a dar la mano a su Alteza, segun usança de la tierra*, vease, Vicente Álvarez, *Relación del camino y buen viaje que hizo el príncipe de España...*, pp. 609 y 631. Véase una entrada de Felipe II bajo palio en *Diálogo llamado philipino donde se trata del derecho que la magestad del rey don Phelippe nuestro señor tiene al reyno de Portugal*, compuesta hacia 1579 por Lorenzo de San Pedro, BUS Ms. 2692, fs. 522-523, reproducida en Catálogo de la exposición, *Un príncipe del Renacimiento*, Madrid, 1998, pp. 566-567.

¹⁴² Rafael Narbona Vizcaíno señalaba precisamente la entrada de Felipe IV en carroza que tuvo lugar en Valencia en 1645 como el inicio del proceso de desarticulación del ceremonial desarrollado entre los siglos XIV-XVII, "Las fiestas reales en Valencia entre la Edad Media y la Edad Moderna (siglos XIV-XVII)", *Pedralbes*, 13, 1993, vol. II, pp. 463-472, en concreto, pp. 465 (n) y 472.

¹⁴³ Enrique Cock relataba la salida del cortejo real del monasterio de Lupiana:

El rey se fue con sus hijas en el coche y el principe en la litera. Las damas asimismo iban en sendos coches. Cosa era muy linda de ver tantos coches, carros, caballeros, criados del rey a caballo y a pie, acemileros y todas suertes de hombres ir de lejos por el camino.

Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, p. 460.

cuando se empezaron a prodigar las entradas urbanas en coche¹⁴⁵.

En la salida de la corte el 19 de enero de 1585 ya hubo algunas novedades con los vehículos. Cock señalaba que estos impedían ir a la guardia cerca del rey, pues tras el coche de las infantas iban las damas repartidas en seis coches *las cuales impedían a nuestra guardia que pudiese ir, como lo tiene de costumbre, junto a su magestad*¹⁴⁶. La verdadera novedad sin embargo, fue la entrada del rey en coche en varias ciudades. Primero en Guadalajara, de cuyo puente hubo que quitar un par de piedras para que pudiese pasar la carroza del rey¹⁴⁷. Pero el caso más sonado fue el de Barcelona:

A 7 de mayo, después de comer, el rey don Felipe, sin saberlo nadie, quiso venir sin que lo aguardasen, porque había discordia entre los grandes de Barcelona y su magestad sobre la manera del recibir, y no podían concordarse. Querían ellos que entre dos mayores de la ciudad su magestad entrase a caballo como conde de Barcelona. Fue respondido, por parte de su magestad, que en otros tiempos había cumplido con el deseo de la ciudad en este particular cuando le juraban, y que al presente no había necesidad de que le recibiesen de esta suerte, mayormente que no venía sino a despedirse de su yerno e hija a Barcelona. maravillados por

¹⁴⁴ Como sucedió en Daroca, antes de cuya llegada el rey saliendo del coche en que venía con sus hijas, se puso a caballo yendo poco a poco a la ciudad, Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, pp. 458 y 463. Esta era la norma caballeresca, lo mismo hacía el archiduque Alberto en su viaje a Flandes al pasar a Aragón, véase, Juan Roco de Campofrío, *Relación de la jornada que su Alteza el Archiduque Alberto mi señor hizo a Flandes en el año de 1595, y de los subcesso que se ofrecieron en aquellos estados el tiempo que los gobierno, particularmente en los que yo me halle, que fueron hasta primero de mayo de 1621, hecha por el doctor Roco de Campo Frio, capellan de su majestad y vicario general del ejercito*, s.a. publicada bajo el título, *España en Flandes*, Madrid, 1973, p. 11.

¹⁴⁵ Es probable que siguiendo modelos romanos y las entradas de carros triunfales, se produjeran entradas en coche ya antes, como sabemos que sucedió en 1570 en Lora del Río, pero para esas fechas, el proceso de alejamiento del rey no había alcanzado aun su formulación definitiva y la trascendencia política de una medida de ese tipo era sustancialmente menor que lo fue años después. El rey, que llegó a Lora por la Puerta de Córdoba, iba en su coche con el caballerizo mayor y de seguido *entro derecho por la calle de la Roda hasta la calle que va de ella a la Iglesia Mayor por la cual fue directo a oír misa y se apeo del coche a la propia puerta de la Iglesia*, J. González Carballo, "Felipe II en Lora (28 de abril de 1570)", <http://es.geocities.com/loradelrio/felipe.html>, la circunstancia quedó recogida por el escribano en el Libro de Acuerdos del concejo conservado en el Archivo Municipal.

¹⁴⁶ Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, p. 458.

¹⁴⁷ F. Layna Serrano, *Historia de Guadalajara y sus Mendozas en los siglos XV y XVI*, Guadalajara, 1995, vol. III (2ª edición), pp. 274, 276, 463 y 465.

*esto los ciudadanos, por la tarde, como a las siete, entro en la ciudad y se fue en su coche hasta el palacio del virrey, ... yendo delante las guardas tudesca y española, y tras los coches de las damas la guarda de Perpinán*¹⁴⁸.

Lo que podía parecer una excepción en 1585, se convirtió en algo más habitual años después. En 1592, en el viaje a Tarazona, el rey entró en Segovia un domingo por la noche *sin recibimiento publico*, aunque se hicieron luminarias en todas las calles. El príncipe entró a caballo, y el rey y la infanta en un coche en el que fueron hasta el alcázar¹⁴⁹. En la entrada a Valladolid ese mismo año la ciudad había preparado una enramada para el sol:

*Salió su magestad en su coche a hora de visperas todo descubierto, y debajo de la dicha enramada le vinieron a recibir por su orden los secretarios del Santo Oficio con su estandarte, el abad con sus canónigos y clerecía, el rector de la Universidad y catedráticos, colegiales y otros, el corregidor con su Ayuntamiento, y ante todos ellos el Presidente con sus oidores tocantes a la real chancillería. Duró este recibimiento más que dos horas grandes, porque cada uno por si besaba particularmente las manos a su magestad y a sus altezas, y había junto al coche quién declarase a su magestad quien era cada uno. Acabado el recibimiento, entró por la dicha Puerta del Campo y atravesó la plaza Mayor y Platería, y fuese a aposentar en sus palacios*¹⁵⁰.

Felipe II fue cumplimentado mientras se hallaba sentado en el coche, poniendo así

¹⁴⁸ Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, p. 511. Cabrera de Córdoba no mencionó el uso del coche pero escribió que entró de noche *por escusar ceremonias antiquísimas, mantenidas de los catalanes por sagradas e inalterables, no convenientes a la grandeza de los presentes reyes y tantas veces omitidas de sus primitivos señores*, Luis Cabrera de Córdoba, *Historia de Felipe II, rey de España*, vol. III, p. 1089. Una relación del acontecimiento informó de que había entrado el rey en Barcelona en coche *sin ningun recibimiento*, cfr. *Relacion de la entrada de su magestad en Barcelona*, Alenda, *Relaciones*, n° 319.

¹⁴⁹ Enrique Cock, *La Jornada de Tarazona que su magestad hizo el año 1592 recopilada por Enrique Cock, arquero del rey nuestro Señor, Notario y Escribano apostólico*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 572. También entró el rey en coche en Simancas, donde llegó al poner el sol e *hizo abrir su coche por todas partes y fue subiendo poco a poco la cuesta, que, pasado el puente del Pisuerga, va arriba en la villa*, *ibidem*, p. 577.

¹⁵⁰ Enrique Cock, *La Jornada de Tarazona...*, p. 578. Aunque no se mencionaba expresamente, el rey entró en coche con la infanta y el príncipe a caballo, véase J. Ignacio Tellechea Idígoras, *El ocaso de un rey...*, p. 17.

entre él y sus vasallos un elemento que le distanciaba y mostrándole como en una urna, subrayaba su sacralidad. Ese alejamiento provocado por el coche quedaba de manifiesto en otra relación de la misma entrada que subrayaba como precisamente para que se pudiera ver bien a los monarcas, entraba el rey en Valladolid con la infanta en una

*carroza abierta de manera que todos pudiesen ver las personas Reales que dentro yvan con mucha facilidad, porque assi avia querido su Magestad se hiciesse por dar contento y consuelo a aquel su amado pueblo que tanto avía deseado su vista: y por lo mismo le hizo su Magestad otro particular favor y merced, que fue querer que su Alteza del Principe entrasse a cavallo al lado de la carroza, que cierto consolava a todos los que le miravan*¹⁵¹.

Si el rey en su coche, parado, recibiendo a sus humildes vasallos vallisoletanos, tenía algo de sacral, poco después en Pamplona, se acentuó este motivo; después de recibir en unas tiendas al virrey, el obispo, la clerecía y los jurados de la ciudad, el rey fue en coche

*hasta la ciudad, y al entrar en la puerta estaba aparejado el palio, debajo del cual, fue su magestad en el coche hasta la iglesia mayor o Seo... y allí se apeó y fue a hacer oracion, según la costumbre, y de vuelta fue al palacio*¹⁵² donde posó.

Estas entradas en carruaje cuestionan la supuesta rigidez y la validez universal de las etiquetas que prescribían entrar en las ciudades a caballo¹⁵³. En realidad, se

¹⁵¹ *Relacion de un Sacerdote Ingles escrita a Flandes... de la venida de su Magestad a Valladolid, y al Colegio de los Ingleses, y lo que alli se hizo en su recebimiento*, cfr. Zarco Cuevas, *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo...*, p. 137. También en Alenda, *Relaciones*, n° 334. A pesar de ir con las carrozas abiertas, el efecto del carruaje era separar al rey, distanciario, aunque las relaciones señalaran lo contrario; en otra entrada en Segovia la reina entro en una carroza vestida de encarnado a vista de todos y fuese derecha a su alcaçar, cfr. *Relacion de la entrada del Rey don Philipe terçero nuestro señor, en la çidad de Segovia, el año de mil y seisçientos*, Alenda, *Relaciones*, n° 459.

¹⁵² Enrique Cock, *La Jornada de Tarazona...*, p. 595.

¹⁵³ El *Ceremonial que suele guardarse en el recibimiento del rey cuando entra en las ciudades*, manuscrito con letra del XVIII que parece referirse a una entrada en Cuenca, ni siquiera mencionaba el coche del rey; todas la descripción remitía a un palio, BNM Mss. 11260-17.

observa un paulatino predominio en el uso del coche, que en torno a los años 1620 se convirtió en norma¹⁵⁴. Hasta ese momento, el proceso no se había consolidado plenamente y el tipo de entrada pudo depender de las relaciones de fuerza entre el rey y las ciudades. Así creemos verlo en los viajes iniciales de Felipe III, en los que se hicieron entradas a caballo, como en Xativa en 1599¹⁵⁵. En las entradas organizadas entre 1598 y 1604 las autoridades municipales recibieron con palio al rey, que desfiló a caballo, a menudo con la reina a su lado en silla de manos por sus continuos embarazos, como relataba Cabrera de Córdoba¹⁵⁶. Sin embargo, en la entrada en Trujillo en 1619, el rey fue en *la carroça rica de brocado, que la tiravan seis cavallos blancos y descubierta la carroça*, detrás de la cual iban las camareras en otro coche guarnecido de negro, más otros dos coches de damas que tambien yban descubiertos. Junto a estos vehículos iba *la carroça rica donde van todos sus Altezas*¹⁵⁷. El monarca se alejó del contacto directo a través del caballo cada vez más, instalándose en el coche, práctica que alcanzó su culmen con Felipe IV, como muestra su viaje a Andalucía, donde fue la norma, pues la mayor parte de las entradas que hizo el monarca fueron en carruaje¹⁵⁸. El concejo sevillano

¹⁵⁴ En Francia las entradas a caballo fueron la norma hasta mediados del siglo XVII. Las excepciones empezaron con Luis XIII, que a principios de los años 1620 entró en carruaje en algunas ciudades, Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, p. 21n. Pero entradas en coche se realizaron en otros lugares, así la segunda esposa del rey Zygmunt III entró en Cracovia en uno en 1605, como se aprecia en el famoso "Rollo de Estocolmo", véase T. Zurawska, "Polnische Prukwagen und Schlitten...", pp. 34 y 40, o en 1606 en Moscú, *ibidem*, p. 41.

¹⁵⁵ Anónimo, *Jornada de S.M. Felipe III y Alteza la Infanta Doña Isabel, desde Madrid, a casarse, el Rey con la reina Margarita, y su Alteza con el Archiduque Alberto*, BNM Mss. 2346, f. 169r.

¹⁵⁶ Luis Cabrera de Córdoba, *Relaciones de las cosas sucedidas en la corte de España, desde 1599 hasta 1614, 1621*, (edición de Madrid de 1857), pp. 74-75, 129-130, 134 y 210. En las entradas de la reina que describió Gilles de Faing, que viaja con Alberto de Austria, Margarita de Austria y la infanta Isabel Clara Eugenia en 1599 y 1600, se hizo a veces uso del coche; llegando a Villarreal la reina debía entrar en una hacanea blanca, pero por el tiempo lluvioso hizo su entrada en coche y en Barcelona la reina, la infanta y las damas entraron todas en coches, Mercadal, *Viajes*, vol. II, pp. 650 y 652.

¹⁵⁷ Anónimo, *Relacion y Historia Verdadera que trata de la Jornada que hizo el Rey nuestro señor Don Phellipe Tercero Al Reyno de Portugal haçer Cortes a la Çiudad de Lisboa, y a jurar Al Principe Don Phellipe Quarto nuestro señor*, 1622, en P. Gan Gimenez, "La jornada de Felipe III a Portugal (1619)", *Chronica Nova*, 19, 1991, pp. 411-412.

¹⁵⁸ Unos avisos decían que en Málaga entró en coche *como en las demás ciudades*, G. Gascón de Torquemada, *Gaçeta y nuevas...*, p. 193. En Tarifa hubo que prevenir 50 yuntas de bueyes por lo

amenazó con pleitear con Felipe IV si este hacía su entrada en la ciudad de noche y en carroza, y no a caballo con la ceremonia del palio, como era tradición, pero no tuvo éxito¹⁵⁹. Los roces producidos por esta entrada en coche fueron convenientemente descafeinados por las relaciones festivas¹⁶⁰ y la comedia¹⁶¹, que haciéndose eco del

fragoso de la ascensión, *por si las mulas de los coches llegasen cansadas*, y para que el monarca entrara camino derecho, *sin torcer los coches*, se compraron y derribaron muchas casas a la entrada, Pedro Espinosa, *Bosque de Doña Ana*, 1624, edición de F. López Estrada, *Pedro Espinosa. Obra en prosa*, Málaga, 1991, p. 397.

¹⁵⁹ J. Jurado Sánchez, "Los viajes reales...", p. 556.

¹⁶⁰ Las relaciones podían mostrar el acontecimiento de otra forma más integradora, como hizo una que subrayó expresamente el uso del coche y las aclamaciones populares que desencadenó. Según esta, el rey, Olivares, don Carlos y el almirante de Castilla se acercaron *disimulados en una carroça* a Sevilla donde visitaron la Catedral, pero el intento no pareció servirles de mucho, pues fueron reconocidos por los muchachos,

que se juntó gran numero dellos, que cercado el coche comenzaron a dar infinitas voces, diciendo, viva el Rey don Phelipe quarto nuestro Señor que esta en Sevilla. Y fue de suerte el alboroto y gritería que levantaron, que su Magestad sacó por el estrivo del coche la cabeça a ver aquella multitud, hasta que los grandes que yvan en su compañía, tuvieron por mejor mandar que corriera el coche que no oyr tal gritería, y fue acertado, porque con esso se escaparon del algaçara que los muchachos, y mugeres tenían.

Tras esto, se subrayaba que la entrada en coche había suscitado la admiración popular:

La entrada de su Magestad en Sevilla en publico fue el Viernes primero de Março, por la tarde, a cosa de las cinco: entró en coche corridas las cortinas, y los demás grandes también entraron en sus coches. Alegróse toda esta ciudad con la entrada y vista de su Magestad, que de más de querelle y amalle como a su Rey y Señor, les aumentó el goço y alegría ver su linda cara y hermoso talle, que es como un Angel; y así todos hombres y mugeres a gritos le bendecían y daban higas.

Anónimo, *Relacion del recebimiento y fiestas que se an hecho a su Magestad, en la ciudad de Sevilla, desde jueves postero de febrero hasta martes cinco de março, deste año de 1624*, en J. Polanco Romero, *Relaciones del siglo XVII*, Granada, 1926, pp. 69-71. No era habitual que las relaciones festivas subrayaran el disenso, antes al contrario, véase Víctor Minguez, "Porque sepa la verdad en el siglo venidero". Confusiones, exageraciones y omisiones en las relaciones festivas valencianas", en López Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*, pp. 247-258. En Valencia pasó algo parecido en 1632. Antes de su paso por la ciudad camino de Cataluña, los reyes significaron su deseo de visitarla haciendo la entrada en coche, lo que desazonó enormemente al concejo que escribió inmediatamente una carta al monarca, pidiendo un cambio. Las quejas tuvieron éxito y la entrada se realizó a caballo, en la forma en la que el municipio se encontraba más cerca del poder:

Havent entes los Jurats esta resolucio y que tambe Sa Magestat entenia de entar en son coche repararen en que los Serenissims Reys sos predecessors havien honrrat a la Ciutat en totes les sues entrades y vengudes entrant en ella a cavall, y, desconsolantse de que Sa Magestat no fes en esta ocaasion la matexa honrra a la Ciutat, li escrigueren significant per una part lo general contento y alegria que havia causat la nova de la sua Real venguda y per altra la affliccio que a tots redundava de que la entrada no fos tan publica com les que en esta ciutat havien fet sos Reals pregenitors, concluint

asunto y mostrando su complicidad con el hecho, mostraban la trascendencia política de semejante práctica, que por lo demás se convirtió en recurso habitual en tiempos posteriores. Véase por ejemplo, la suntuosa entrada en Zaragoza de Felipe IV y su hermana, la reina de Hungría, en la que el orden de los coches subrayaba las jerarquías entre los personajes que participaban en ella:

Entraron primero todos los coches de algunos de los que venían sirviendo en la Jornada, como eran los del Embajador de Alemania, Condestable de Castilla y otros; seguíanles los ayudas de Cámara del Señor Infante-Cardenal, y a estos el coche de los de S.M.; luego el Marques de Este, Caballerizo Mayor del Infante, y despues el Arzobispo de Sevilla y Patriarca, Capellan Mayor; a estos sucedían Gentilshombres de la Cámara de S.M., el coche de respeto; luego acompañaba la Ciudad y Audiencias, a caballo; al lado derecho del coche del Rey, el Jurado en Cap, y al izquierdo, el Gobernador; despues del coche de S.M. sucedía el de la Camarera Mayor, y a este el de la Guarda Mayor; luego el de las Damas, y ultimamente, el de los Mayordomos, y en el el Marques de Ariza Menino de la Reina, y el Capellan Mayor. Seguíanse otros tres coches, después el de las criadas de la Camarera mayor de la Reina¹⁶².

en suplicar a Sa Magestat fos servit de dignarse de entrar a cavall y no en coche.

Esta carta, despachada el primero de abril, fue seguida inmediatamente de otra:

y encara per assegurar millor lo effecte de esta peticio, considerant que en ella consistia la universal consolacio de tots los particulars de esta ciutat per lo gran deisch en que estaven de veure a son Rey y Senyor, ne manaren despachar altra mes apretada a 4 del mateix, confiant dits Jurats que Sa Magestat tindria per be ammir a peticio tan justa y tan fundada en lo entranyable amor que li tenien estos sos fidelissims vassalls, manaren fer un pali ... pera rebre a Sa Magestat.

S. Carreres Zacarés, (ed.), *Llibre de memories de diversos sucesos e fets memorables e de coses senyalades de la ciutat e regne de Valencia (1308-1644)*, Valencia, 1935, pp. 1105-1112. Sin embargo, un par de años más tarde, en 1645, el rey entró en la ciudad con su hijo en carroza, R. Narbona Vizcaíno, "Las fiestas reales en Valencia...", p. 472.

¹⁶¹ La comedia celebró por estas fechas el uso del coche en las ceremonias de entrada de los reyes, como hacía el villano Bras, que desgranando el tópico de la accesibilidad del rey, describía su salida en coche ¡en la procesión sevillana del Corpus!: *Atabales y trompetas/ alegremente pregonan/ que sale en publico el Rey/ en su dorada carroza*, Lope, *La carbonera*, 1620-1626, BAE, 212 p. 241, (según Castillejo se podría fechar entre 1623-1626, *Las cuatrocientas*, p. 95). En la entrada del rey Pedro de Aragón en Zaragoza se decía: *Alegre esta Zaragoza/ de que el Sol en su carroza/ venga a dorar su belleza*, Lope, *La primera información*, 1620-1625, BAE, 212, p. 335.

¹⁶² Juan de Palafox, *Diario de la Jornada que hizo la Serenísima Señora Reina de Hungría, escrito por D. Juan de Palafox, su Capellan Mayor en aquella ocasion, con la relacion de la familia, libreas, carruajes y plata que llevo el Duque de Alba, a cuyo cargo fue la jornada y entrega*, 1629, edición de X. de Arteaga, *Diario del viaje a Alemania*, obra inédita del V.D. Juan de Palafox y Mendoza, Madrid, 1935, pp. 21-22.

La tendencia al uso del coche en las entradas reales era reflejo del proceso de institucionalización de la Monarquía; el rey se alejaba, separado de sus súbditos en su caja decorada, marcando la distancia en la que se había instalado. Esa inaccesibilidad del rey estaba llena de contenido político, por lo que esta práctica no estuvo exenta de roces y conflictos, ya que las ciudades entendían muy bien el significado profundo del ir en coche, como había sucedido en Sevilla en 1624 y como sucedió en Valencia en 1632. Parece deducirse que cuando fue posible, el rey dejó el caballo por el coche¹⁶³, costumbre que llegó a ser plasmada gráficamente¹⁶⁴.

2. 2. 3. Los coches de 6 caballos, regalía del monarca

El uso de 6 caballos en el coche era prerrogativa del mayor monarca, como había escrito San Isidoro, asegurando que las seyugas, los carros de seis caballos, estaban consagrados a Júpiter, porque *el es el mayor de los dioses*¹⁶⁵. Este uso, junto al de llevar los cocheros descubiertos, debió extenderse muy pronto en los coches del monarca¹⁶⁶. Ambas prerrogativas las gozó también el caballerizo mayor y

¹⁶³ En la entrada de Felipe IV en Cuenca en 1642 respecto de que la ciudad no tuvo forma de hacer el recibimiento como se acostumbra, con palio, entró en coche, pero descubierto el cielo y las cortinas, Pellicer, Avisos, p. 167. El cielo es el imperial o techo del carruaje.

¹⁶⁴ En la *Vista de Zaragoza*, pintura de Mazo de 1647 (MNP inv. 889), aparecía en la lejanía el rey entrando en coche en la ciudad. Detrás del coche tirado por 6 animales se aprecian los 4 caballerizos a caballo, como mandaban las etiquetas, véase *Etiquetas de palacio ordenadas por el año de 1562...*, f. 130v. A. Vázquez de la Cueva señalaba la posibilidad de que el coche fuera el del rey, *La ingeniería civil en la pintura*, Madrid, 2000, p. 126.

¹⁶⁵ San Isidoro, *Etimologías*, XVIII, 36, edición de J. Oroz Reta y M. Marcos Casquero, 1983, BAC, II, pp. 414-415. Navarrete aseguraba en 1626 que era para denotar la soberanía de su imperio, como lo usan el día de hoy los reyes. A los demás dioses daba la gentilidad carrozas tiradas de diferentes animales, de leones, de elefantes, de caballos, de cisnes; habiendo tenido tan varias formas y hechuras, que para diferenciarlos les dieron los latinos veintiocho vocablos diferentes, Navarrete, *Conservación*, p. 302.

¹⁶⁶ En otras cortes los monarcas usaron de 8 caballos, así en la entrada de la archiduquesa Constanze en Cracovia en 1605, T. Zurawska, "Polnische Prunkwagen und Schlitten...", p. 34.

en alguna ocasión el monarca las permitió a ciertos personajes¹⁶⁷. Pero hacia la mitad del siglo XVII, la competencia en la corte mediante los coches alcanzó tan gran intensidad que afectó tanto a las decoraciones de los carruajes como a nuevos usos. Una de las novedades más destacadas fue la de los trenes de 6 mulas y los cocheros descubiertos, que llegó a ocasionar numerosos problemas en años siguientes. Así, de resultas de lo sucedido en Valencia se dio una pragmática en 1654 limitando estrictamente ambas prácticas. El de los 6 caballos quedaba permitido sólo al virrey, mientras se prohibía a arzobispos, Grandes, títulos y caballeros llevar tiros de 6 mulas bajo pena de perdimiento de ambos (salvo si fueran al Grao, donde las podían llevar al ir pero no al volver). También se prohibía llevar cocheros descubiertos *como esta sea una Regalia muy propia nuestra, y de persona Real; y que solo queremos se estienda, y comuniqué a nuestro Lugartiniente, y Capitan General, por ser alter nos en essa Ciudad y Reyno, bajo la misma pena*¹⁶⁸. Parece sin embargo, que esta práctica no se frenó adecuadamente como evidencian diferentes testimonios y el escrito de José Leyza y Eraso defendiendo el carácter de regalías imprescriptibles de ambos usos. Leyza y Eraso definía primero que eran las regalías; *aquellos derechos supremos, que competen al Principe, no subordinado a otro Superior*. Entre estas se encontraban las regalías mayores, *atributos tan propios de la dignidad real que no se pueden renunciar, sin dexar primero la Corona Regia, ..., señas infalibles de de la Magestad, y fixas Estrellas de su Solio*. Formaban parte de las regalías mayores la de dar los honores, ennoblecer a los súbditos y distribuir las dignidades, porque no había atributo *que mas señale la Magestad, que ser principio activo, y origen, de todo honor*. Por otro lado, *por la reverencia debida a la Real Persona*, también era preciso tener por regalía algunas insignias propias de su ornato, *siendo especie de delicto competir ningun particular su semejança*. De estos principios y de una Real carta de 1656 derivaba Leyza y Eraso que el uso de coches con 6 mulas y dos cocheros

¹⁶⁷ Además de a los embajadores, (véase la entrada del duque de Humena en Madrid en 1612 en el capítulo 2), esta prerrogativa fue concedida en otras ocasiones, como al duque de Lorena que andaba en 1655 por Toledo, donde estaba preso, en coche de 6 caballos y con cocheros descubiertos que le había mandado dar el rey, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, pp. 122 y 136.

descubiertos se aya de contar entre las Regalias de primera clase: assi por el honor, y la dignidad que significan, como por ser culto, y Real aparato, escogido, y estilado de la Real persona, de su Magestad¹⁶⁹. De ahí se deducía que perteneciendo tan soberanamente a su Magestad tener fausto decente a su Real persona, ha de quedar prohibido a todos, y fuera del comercio privado, el que adoptare por sagrado culto suyo: excepto a quien por la representacion inmediata, fuere servido comunicarle.

¹⁶⁸ *Real Pragmatica feta per la Majestat del Rey Nostre Senyor sobre que no se pugen portar sis mules en los coches, ni cocheros descuberts*, 1654, en C. Rodrigo Zarzosa, *Carruajes del palacio de los marqueses...*, pp. 127-128.

¹⁶⁹ Entre los fundamentos jurídicos que traía el autor a colación estaba el que coches y carrozas siempre habían sido *simbolo de honor, y dignidad dependiente de la licencia Cesarea, o Regia de los Príncipes que han governado sin superior*, como refería Lampridio. Más tarde, Valente, Valentiniano y Teodosio, habían ordenado que *todos los del Consejo de Guerra, y Paz, aunque vacantes, o jubilados, se distinguiesen de los que no lo eran, llevando carroças por insignia de su Dignidad*. El segundo fundamento era la declaración del rey por Carta de 24 de noviembre de 1656 de que ir en coche de 6 mulas y llevar los cocheros descubiertos estaba prohibido excepto a los virreyes, José Leyza y Eraso, *Por el regio fisco sobre la regalia de llevar en la carroça seis mulas, o cavallos, y dos cocheros descubiertos*, BPM 18690 (24) s.a. (pero escrito entre 1656 y antes de 1665), pags. 1-5, 8-9. Agradezco a doña María de Lluch Alemany, Directora de la Biblioteca Pública de Palma de Mallorca, haber puesto a mi disposición este escrito. Para Leyza y Eraso, J. Arrieta Alberdi, *El Consejo supremo de la Corona de Aragón (1494-1707)*, Zaragoza, 1994 p. 615.

CAPITULO 2

LOS COCHES Y LA IMAGEN DEL REY

Es probable que los cambios introducidos por los coches en la etiqueta y el ceremonial reales no hubieran ido tan lejos de no haber un sustrato mítico que hacía de estos un instrumento semidivino. En cualquier caso, el afianzamiento del caballerizo como uno de los más importantes patrones cortesanos, el proceso de institucionalización del uso del coche y la competencia suntuaria que parece haberse desatado en la corte, fueron elementos decisivos que convenientemente publicitados contribuyeron a que los coches reforzaran el proceso de ensalzamiento y sacralización del soberano propio de la Monarquía absoluta.

1. EL CARRUAJE Y EL MITO

El carro había sido en antiguas culturas atributo propio de los dioses, los reyes y los santos y en el mundo grecorromano de los dioses, los héroes y algunas dignidades. En particular la mitología había dado innumerables ejemplos, entre los que destacaban especialmente Apolo o Febo y Helios, los dioses solares helénicos. En el proceso de identificación que experimentaron ambos, Apolo acabó representado manejando una cuadriga, el carro del sol. Ese acervo mitológico fue repetido y enriquecido a lo largo de la Edad Media y el Renacimiento. Una operación decisiva en ese sentido fue la recuperación a fines

de la Edad Media, de otro motivo de añejas raíces, el carro triunfal, que hundía su origen en el imperio romano, realizada por Petrarca en sus *Trionfi*¹. Desde entonces, el carro multiplico su uso en todos los ámbitos, sirviendo para ilustrar las acciones de los dioses y planetas, los elementos, el triunfo de las virtudes², etc, inundando también las fiestas cortesanas³ y contribuyendo a modificar la imagen del príncipe⁴.

La emblemática se sirvió de estos elementos para renovar la imagen real a comienzos de la Edad Moderna, pues en el carro del sol se manifestaban varias imágenes duales de larga tradición, por un lado la vinculación entre el sol y la divinidad y por otro, la vinculación del monarca y lo solar⁵. Ya Jacobo da Trezzo había compuesto en 1555 una medalla de bronce en la que se asociaba a Felipe con Apolo conduciendo el carro solar, motivo que tenía importantes precedentes en la medallística clásica⁶, y que se repitió en la que más tarde fue la empresa por

¹ Parece que el origen inmediato del carro triunfal se encuentra en las obras de Dante, Boccaccio y Petrarca que combinaron en su obra literaria el tema de las antiguas entradas triunfales imperiales con la alegoría medieval y humanista y las pusieron a disposición del arte del Renacimiento, configurando un hecho de duraderas consecuencias en el arte occidental, véase H.-M. Kaulbach y Reinhart Schleier, "Del Welt Lauf". *Allegorische Graphikserien des Manierismus*, Stuttgart, 1997, pp. 143 y ss.

² En este cometido fue fundamental la obra de Cesare Ripa, *Iconología*, manejamos la edición prologada por A. Allo Manero, Madrid, 1987, t. I, pp. 164-181.

³ Véase RDK, *Fesaufzug y Festeinzug*, vol. VIII, pp. 1423, 1439, 1454, 1463-1474. Para carros triunfales en fiestas europeas, véase J.C. Calvete de la Estrella, *El felicísimo viaje...*, *passim*. En Castilla, *Relacion de un torneo celebrado en Valladolid con ocasión de la boda del Principe don Felipe con la Infanta doña María de Portugal*, ca. 1544, en A. Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, T. I, pp. 74, 77, 80 y 90 entre otras. También en las fiestas que dio Burgos a la reina Ana de Austria en 1571, *ibidem*, pp. 245-247 y 262-263. Para representaciones gráficas de carros triunfales véanse las miniaturas el llamado *Album de Bruselas*, que detallaban las fiestas realizadas en Bruselas entre 1565 y 1566 para celebrar el casamiento de Alejandro Farnesio y María de Portugal, cfr. Catálogo de la exposición, *Un príncipe del Renacimiento*, pp. 647-648.

⁴ Véase el caso del rey Alfonso de Napoles, Hanno-Walter Kruft y Magne Malmanger, *Der Triumphbogen Alfonsos in Neapel. Das Monument und seine politische Bedeutung*, Tubinga, 1977.

⁵ Virgilio Bermejo, "Princeps ut Apolo. Mitología y alegoría solar en los Austrias hispanos", *Actas del I Simposio Internacional de Emblemática*, Teruel, 1994, pp. 473-492 y Víctor Mínguez, *Los reyes solares*, Castellón de la Plana, 2001.

⁶ Virgilio Bermejo, "Princeps ut Apolo...", pp. 480 y ss. e *idem*, "En torno a los resortes de la imagería política en la Epoca Moderna. Numismática y medallística en la iconografía de Felipe II", *Lecturas de historia del Arte*, 1994, 4, pp. 230-242.

antonomasia del rey, la que diseñó Ruscelli, aparecida en Venecia en 1566⁷. En cuanto al carro triunfal, este se asoció a Felipe II desde los años 1550 por diversos artistas⁸, por ejemplo, Francisco de Guzmán mostraba como el rey era armado caballero por unas damas en sus *Triumphos morales*,

*Después que bien armado le tuvieron
las damas le tomando por las manos
en un triumphante carro le subieron
segun los de los triumphos de romanos
y en medio del sentado le pusieron
al modo que solian los Hispanos,
entrar en otros tiempos en batalla
según por las historias oy se halla*⁹.

La imagen caballeresca típica de tiempos del emperador se fue modificando con estos nuevos aportes que venían a traducir en el ámbito de lo simbólico, la reciente pero paulatina asunción del carruaje en la vida del monarca. Aunque la mentalidad caballeresca imponía el uso del caballo¹⁰, el coche que el rey utilizaba

⁷ Víctor Minguez, "Los emblemas solares, la imagen del príncipe y los programas astrológicos en el arte efímero", *Actas del I simposio Internacional de Emblemática*, pp. 209-253. Para la medalla de Ruscelli, Pedro A. Galera Andreu, "Un emblema solar para Felipe II", *Ibidem*, pp. 457-467.

⁸ El camafeo del Museo degli Argenti de Florencia de Domenico Romano, mostraba un triunfo de Felipe II precedido de un cortejo de soldados que se dirigían a un arco triunfal. El rey iba sentado en un carro adornado con motivos clásicos, cfr. *Un príncipe del Renacimiento*, p. 369. Para los carruajes en las medallas conmemorativas véase Michael Kunzel "Rad und Wagendarstellungen auf Münzen und Medaillen –ein Panorama", *ARW*, 9, 2001, pp. 18-35.

⁹ Francisco de Guzmán, *Triumphos Morales*, 1565, BNM R 6877 f. 179, (véase ilustración nº 2) y el Catálogo de la exposición, *Los Austrias. Grabados de la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1993, pp. 127-128. En la traducción de 1553 de *El caballero determinado*, realizada por Hernando de Acuña, aparecía la reina Isabel en carro triunfal: *Vendra en un carro triumphal/ y traera por compañía/ numero no visto yqual/ de Virtudes, con porfia,/qual en ella es principal*, BNM R 10359 f. 77r. El motivo del carro aparecía en un ámbito tan caballeresco como las ejecutorias de hidalguía, en las que parecen haberse convertido en motivo típico, véase uno de 1552 con un *Cortejo triunfal a la antigua* en Catálogo exposición, *The Hispanic Society of America. Tesoros*, Nueva York, 2000, pp. 212-213. Se exponen varios ejemplares con el mismo motivo en el palacio de los Marqueses de Viana de Córdoba, H2, 1466, 1467.

¹⁰ La imagen del monarca, especialmente la de Carlos fue la del caballero, que entraba en sus ciudades a caballo, frecuentemente bajo palio, como se aprecia en el grabado de la entrada de Carlos V en Bolonia, en el *Gabinetto die Disegni e delle Stampe*, de Florencia, los frescos de Tadeo Zuccari en el Palacio Farnese de Caprarola, que representan a Carlos V y Francisco I, etc. Carlos J. Hernando Sánchez recuerda que Felipe II no fue pintado apenas a caballo, salvo la entrada en Mantua bajo baldaquino pintada por Tintoretto y un convencional dibujo de 1540 de



cada vez más, no podía dejar de recordar al carro triunfal de claro sabor clásico, trufado con atributos divinos y solares.

A este proceso de renovación de la imagen real vino a sumarse el que por esos mismos años, la corte, recién asentada en Madrid, fue de nuevo asociada con el carro. Diversas fuentes romanas testificaban que la región era surcada por abundantes carruajes, de ahí que entre las varias etimologías de Madrid, la de Mantua, que supuestamente le había dado el hijo de Tiberio en recuerdo de su madre, Manto, encontró importante eco¹¹. En esa línea, Juan López de Hoyos ya había escrito un tanto enrevesadamente que Madrid era una tierra de carros:

así Madrid como alcázar y casa real y primeramente ganado, había de ser pueblo de donde los hombres conociesen el gobierno que por la asistencia de los reyes y señores de estos reinos de Madrid había de salir, y también porque este nombre Carpetano, como abajo declaramos, quiere decir Carro, por esto tomó [las armas de Madrid] las siete estrellas que en el ciclo llamamos el Carro... Llámase por otro lado en latín Mantua Carpetana, tomando el nombre de los montes y puertos que llamamos de la Fuenfrida y de Guadarrama,... y llámanse los montes Carpetanos;..., porque quiere decir el carro, porque toda esta tierra hasta llegar a estos puertos, eran los trajineros y recueros de este instrumento de carros que en latín (como digo se llama carpetum) de donde se llamó Carpetana por los llanos y planicies que en todos estos términos hay¹².

Ambrosio de Morales también había asegurado que los romanos habían dado a esta provincia el nombre de *carpentania* porque en ella se usaba mucho el andar en carros¹³. Pero el proceso tomó un nuevo curso y al mismo tiempo se

Anthonisz Cornelis, "La cultura ecuestre en la corte de Felipe II", en Martínez Millán, y Fernández Conti (Dir.), *La corte de Felipe II*, en prensa. Hay que recordar no obstante el grabado del rey entrando a caballo bajo palio, en el libro de Lorenzo de San Pedro, reproducida en el Catálogo de la exposición, *Un príncipe del Renacimiento*, pp. 566-567.

¹¹ J. Oliver Asín, *Historia del nombre de Madrid*, Madrid, 1959, p. 222.

¹² Juan López de Hoyos, *Declaración de las armas de Madrid*, 1569, *La casa de fieras*, 7, 1995, pp. 99-112.

¹³ Ambrosio de Morales, *Antigüedades de España*, 1585, *passim*. Para Pérez de Herrera en tiempo de Gentiles se llamo a este lugar Mantua Carpetana, que quiere decir tierra o provincia de carros, por usarse mucho en ella entonces, C. Pérez de Herrera, *Discursos a la Católica y Real Magestad del Rey Don Felipe nuestro Señor en que se suplica que considerando las muchas calidades y grandezas de la villa de Madrid se sirva de ver si convendría honrarla y adornarla de muralla, y otras cosas que se proponen, con que mereciesse ser Corte perpetua, y asistencia de su gran Monarquía*, ca. 1597, BNM R 28762/1, f. 18r.

consolidó enormemente a partir de 1600, cuando empezó a cuestionarse el origen de los coches más intensamente¹⁴. Algunas de las explicaciones anteriores, se redondearon entonces; de la misma manera que el rey era señor de los coches, su corte era también espacio del coche. Esto es lo que hizo Covarrubias, desautorizando a Pineda, del que opinaba que *sin duda se engaña, y la invención de los coches es antiquísima*¹⁵ y explicando que Madrid fue llamada *antiguamente Mantua Carpetanorum* y que el carpentum era *un genero de carroza en que passeavan las matronas romanas*, de donde le podría a Madrid *quadrar agora el nombre por los muchos coches y carrozas que ay en ella*¹⁶. Una vez afianzado el proceso de institucionalización del coche en la corte, el motivo se intensificó aun más. Navarrete escribió así en 1626, que los coches que se llamaban carpentos eran los que se usaban en España, según lo cual, *no sería malicia dar por autora de los coches carpentos a la villa de Madrid, que en latín se llama Mantua Carpentana*¹⁷. Gerónimo de Quintana, aunque dudaba que la región de Toledo fuera la más adecuada para los carros, no dejó de referirse a la tradición, manteniendo que era probable que pueblos del reino de los latinos, anteriores a los romanos, hubieran

¹⁴ Juan de la Cueva, que seguía al italiano Polidoro, basado a su vez en Virgilio, escribía:

*los frigios, dicen ser los que hallaron
la carreta, que tuvo cuatro ruedas.*

...

*Erichtonio, el primero que unció cuatro [caballos]
y que inventó los carros y por cubrirse
de los pies de serpiente que tenía.
A Minerva atribuyen los de Arcadia
que fue la que primero trujo entre ellos
cuatro caballos que traían su carro.
Ciro; inventó los carros que tenían
cuatro timones, y tiraban dellos
ocho caballos, cosa que no vieran
sino diera principio este monarca.*

Juan de la Cueva, *Los inventores de las cosas*, 1608, edición de B. Weiss y L.C. Pérez, *Juan de la Cueva's Los Inventores de las Cosas*, Pennsylvania, 1980, pp. 60 y 64.

¹⁵ Juan de Pineda, había escrito de *un carro que llamamos Coche, y los Hungaros Coteze del nombre del pueblo donde se inventó*, *Monarchía eclesiástica*, 1588, BAE, 31, *passim*. Covarrubias, *Tesoro*, voz *coche*.

¹⁶ Covarrubias, *Tesoro*.

¹⁷ Navarrete, *Conservación*, p. 303.

llamado a la región carpentaria *tomando motivo del uso de los carros que avia en ella*. Con los romanos o con otros pueblos latinos, los carros estaban en el origen de Madrid, lo que servía para enlazar con su propio tiempo:

y no solo usavan dellos para caminar y tragar de una parte a otra para el comercio y comunicacion de las ciudades, sino q dentro dellas andavan en ellos de rua, como aora en coches. ... De donde se colige el uso grande que avia dellos, pues por el desorden que avia en ir al templo en ellos, se hizo esta prohibicion y solo se le còcedio a la madre de un Emperador, para que pudiesse ir en su carro.... De donde queda condenada la costumbre destos tiempos, de ir a los Templos en coches y sillas de mano, pues los Gentiles sin lumbre de Fè, por respeto y reverencia de los suyos, en que veneravan diosses falsos, prohibieron fuessen aun las mugeres en carros, porque fuessen a pie, y con la la decencia que piden las cosas sagradas¹⁸.

La mirada al tiempo de los romanos fue complementada con la opinión generalizada de que el Emperador había sido el introductor de los coches en Castilla¹⁹, enlazando un tiempo y otro. Lo interesante de estas disquisiciones es que envolvían en un sustrato mítico en el que se mezclaba la realidad con la fantasía, el origen de los coches, que no podía ser otro que el vinculado al monarca²⁰.

2. PROPAGANDA, COMPETENCIA Suntuaria y SACRALIZACION DEL COCHE REAL 1600-1700

El proceso de publicitación y sacralización de los coches del rey se puede

¹⁸ Gerónimo de Quintana, *A la muy antigua, noble y coronada villa de Madrid. Historia de su antigüedad, nobleza y grandeza*, 1629, edición facsímil, Madrid, 1980, vol. I, fs. 10-11. Quintana mantenía que los antiguos habitantes de Madrid habían venerado a Júpiter y que este era uno de los planetas de la Villa, *ibidem*, fs. 12v- 14r y 18-19.

¹⁹ Recuérdense las opiniones de Vanderhamen, Méndez Silva, Brochero, Navarrete y Juan de Bolea vistas en el capítulo anterior. En tiempos de este último, la condesa d'Aulnoy se extrañaba de que Carlos II usara carrozas tan anticuadas, pero se le había dicho que *por usarse de aquella forma en tiempos de Carlos V, cuantos Reyes han subido al trono después de aquel famoso Emperador quisieron conservar algunas de sus costumbres*, Condesa de Aulnoy, *Viaje por España...*, t. I, pp. 171-172. véase *infra*.

²⁰ Fuera de Roma, fr. Juan de los Ángeles estaba convencido que Faraón *tuvo literas, tuvo carros, carrozas, coches*, véase *Consideraciones sobre el Cantar de los Cantares*, 1607, NBAAEE, t. XXIV, p. 223, mientras que fr. Juan de Salazar colocaba a Saúl, el rey de Israel, en una *carroza triunfal de fiesta y paseo*, *Política española*, 1619, edición de M. Herrero García, Madrid, 1997, p. 95.

sinetizar del siguiente modo; entre 1560-1598 se introdujo el coche en la etiqueta y el ceremonial de la Casa Real, con especial fuerza desde 1585, como vimos. Entre 1598 y 1650 aproximadamente, en paralelo al proceso de institucionalización del coche, este se consolidó como imagen del poder real. Entre 1650 y 1700 tuvo lugar un salto cuantitativo de importantes consecuencias, que hizo del coche un atributo consustancial al príncipe.

2. 1. LA PUBLICITACION DE LOS COCHES DEL REY, 1600-1650

En tiempos de Felipe II el coche se convirtió en un elemento importante en la imagen del monarca y en un incipiente regulador de las relaciones cortesanas. Ello se fue fraguando a través de las etiquetas elaboradas en su reinado, las pragmáticas restrictivas y la publicitación de los fastos reales. Pero la madurez del proceso llegó después, de forma que el uso del coche como atributo central de la imagen del monarca, la publicitación de las ceremonias reales y la consolidación del proceso reformista mediante la institucionalización del coche, experimentaron su punto álgido bajo Felipe III durante los años de esplendor de la Monarquía Católica²¹.

²¹ Repárese por ejemplo, en el protagonismo del coche en las relaciones festivas. Del amplio corpus de relaciones colectadas por Simón Díaz, hemos consultado 25 escritas entre 1560 y 1598 de las en el 28% aparecen coches. Se trata de las 7 siguientes (todas en Simón Díaz, *Relaciones*, XXVIII-XXXI): *Relacion del bautismo del principe don Fernando*, anónima de 1571; *Real aparato y sumptuoso recebimiento* de 1572, escrita por López de Hoyos; las anónimas de 1573, *Relacion de lo que paso en la solemnidad del Juramento del Principe Don Fernando...* y *Relacion cierta y verdadera de suceso que ubo en la ceremonia del Juramento...*; la anónima de 1584, *Relacion del Juramento del Principe*; la anónima de 1585, *Relación de la salida de su Magestad de la villa de Madrid* y la anónima de 1591 *Relación de la entrada del duque de Savoya*.

Pero analizando las relaciones de Felipe III vemos un salto cuantitativo enorme. De 46 relaciones vemos que el coche aparece en 28, es decir, en el 60, 86%. Estas son (todas en Simón Díaz, *Relaciones*, XXXI-XXXVII): las anónimas de 1598, *El pendon que se algo por su mag...*, y la *Relacion de la entrada que hizo el Rey nuestro señor*; las anónimas de 1599, *Jornada de Valencia*, la *Jornada de S.M. Felipe III y Alteza...*; *El orden con que salio de Madrid la cavalleriza del Rey...*; la *Relacion de la entrada de sus magestades en Madrid*, *La jornada que el Cardenal Arçobispo de Sevilla y la Entrada de la Reyna en Madrid*. (Según los fragmentos publicados por Simón de la primera, la segunda, la cuarta y la quinta, el coche sólo aparecería en las dos últimas, pero consultadas íntegramente vemos que hay menciones al coche también en las otras). Los romances anónimos de 1606, *Quatro romances de la mudança de la Corte...*, y *Segunco* (sic) *quaderno de quatro Romances, en alabança de Madrid...*; las anónimas *Juramento del principe Felipe IV en Madrid*, *Juramento del Principe Don Philippe quarto deste nombre y hijo de los Serenissimos Reyes Don Phelippe Tercero...*, *Relación del juramento del Principe en San*

2. 1. 1. La consolidación del coche como atributo de la nueva corte, 1599-1610

Una de las cruciales circunstancias, junto a las que venimos diciendo, que favorecieron un aumento exponencial de los coches en la vida de la corte fue que el caballerizo mayor, el oficio palatino que regulaba el acceso al monarca²², se convirtió en el más importante patrón de la corte, en la persona de un noble de Castilla y tras 20 años sin titular. Este puso en movimiento un extraordinario aumento de la movilidad del rey en los primeros años de su reinado²³, que condujo

Jerónimo a 13 de enero..., Relacion del juramento del Sermº Principe de Castilla..., El juramento que la señora Infanta doña Ana, por si, y en nombre..., la Relación del juramento del serenissimo Principe de Castilla..., Relación verdadera, en que se contiene todas las ceremonias y de mas actos..., la Relación verdadera, en que se contiene todas las ceremonias y demas actos que passaron..., escritas todas en 1608; la anónimas relaciones de 1612, Relación verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Umena..., Entrada suntuosa en la Corte de Madrid del Duque de Umena..., Relación de la embaxada del duque de Humena..., Relación verdadera del efecto, y fin de los conciertos del felicissimo casamiento..., Relacion de las capitulaciones que se hicieron...; la anónima de 1614 Verdadera relación en que se da cuenta del nacimiento y Bautismo del Conde del Cid...; la anónima de 1615 Relación de la jornada, y casamientos, y entregas de España y Francia; la relación de 1617 de Jaime Vadullas, Relación verdadera del famoso recebimiento y solene entrada que hizieron en la Corte al Conseller...; la anónima de 1619, Iornada del Rey nuestro Señor Don Felipe Tercero deste nombre, al Reyno de Portugal... y la aparecida anónimamente en 1621 pero escrita por Andrés de Almansa y Mendoza, Copia de una carta que escribió un señor desta Corte a un su amigo.

²² Fuera de palacio, el caballerizo, estaba presente de forma continua en la cercanía del rey como cabeza de la institución, tanto en coche como a caballo. Así, por ejemplo, en la visita a Buitrago en 1601, cuando para merendar el rey entraba en un coche acompañado del duque de Lerma descubierto, Diego Caballero, *Relacion de la venida de su Magd a Buytrago el mes de mayo de 1601*, AHN Nobleza Osuna Leg. 1648/6/2. También en el juramento del príncipe, en 1608, cuando salía de San Jerónimo todo el cortejo de grandes, títulos, procuradores de Cortes y tras ellos la reina y la infanta en un coche seguido de la litera en que iba el príncipe y su aya y los coches de damas, el rey a caballo al estribo derecho y a distancia de seis pasos el duque de Lerma, como caballerizo mayor, véase, *Relacion del juramento del principe don Felipe*, Simón, *Relaciones*, p. 53.

²³ Baste pensar que entre 1599 y 1600 el rey anduvo muy frecuentemente de viaje: primero las bodas en Valencia y los siguientes viajes a Cataluña y Aragón (de 21 de enero a 11 de octubre de 1599), después viajes a El Pardo (11 de octubre), a San Lorenzo (14 de octubre) a El Pardo (3 noviembre), a Aranjuez (6 a 17 de enero de 1600), El Pardo (febrero de 1600), a Toledo y Aranjuez (27 de febrero a 15 de abril), a Aranjuez (24 de abril a 13 de mayo), a El Pardo y a El Escorial (19 de mayo), y de allí a Segovia, Ávila, Salamanca, Medina del Campo, Tordesillas y Valladolid, donde permaneció hasta el 1 de septiembre cuando volvió a Madrid, para volver a San Lorenzo el 18 y de allí al Bosque de Segovia, nuevamente a El Escorial y a El Pardo, con alguna corta estancia en Madrid para atender audiencias y despachos, regresando a Madrid el 15 de diciembre de 1600. El 11 de enero de 1600, salía el rey a Valladolid por el traslado de la Corte,

a un uso masivo de la caballeriza y dentro de ella de los coches. La frecuencia de las salidas del rey a caballo, las jornadas privadas de caza y recreo, los juegos caballerescos y las entradas urbanas realizadas a principios de siglo, habían de reflejar la importancia que había alcanzado la caballeriza como medio de representar la majestad real y evidenciar la posición de poder del caballerizo mayor.

Ya al poco de entrar a reinar Felipe III, la caballeriza explicitaba su poder e indirectamente el de su caballerizo mayor, de forma novedosa, como se puso de manifiesto en la relación de la salida camino de Valencia del 17 de enero de 1599, realizada según la siguiente *ordenança*:

primº yvan quatro trompetas en cuerpo, en mulas de alquiler con sus vanderas de seda pintadas las armas Reales en ellas. luego se seguian 54 cavallos de uno en uno ensillados y enfrenados y cubiertos de mantos de lana y tocadores de angeo cogidas las colas en sacos de los mesmo todos cubiertos los ojos con antojos a cada uno llevava de diestro un moço de cavallos. sobre el anca derecha de cada cavallo iva una çifra del nombre de Philippe con una corona ençima todo de paño colorado. por un lado y otro de esta ordenança yvan de camino a cavallo algunos herradores y otros oficiales de la cavalleriza detras ivan otras seis trompetas tocando como las primeras. seguianse 12 pajes del Rey a cuerpo con sus havitos de Santiago en los pechos vestidos de camino sobre quartagos y cavallos llevaban los mas crecidos lançones y lanças en las manos [añadido al lado, y algunos pistoletas colgados de los arzones] en pos de los pajes yva otro golpe de trompetas sonando y correspondiendose con las de delante seguianse algunos picadores y cavallerizos de su magd y a la postre un paje mas crecido qque los otros del havito de Santiago con una lança levantada en la mano cubierto el hierro con una bolsa de cuero. luego ivan dos coches de respecto y tras ellos muchos carros manchegos cargados de cofres almofreges y baules y otros pertrechos y ropa de la cavalleriza y de los oficiales de ella²⁴.

Esto incentivó la competencia suntuaria en la corte y en el plazo de unos pocos

Pérez Bustamante, *La España de Felipe III*, RMP, Historia de España, Madrid, 1992, vol. XXIV, p. 106.

²⁴ Anónimo, *El orden con que salio de Madrid la cavalleriza del Rey la via de Valencia*, BRAH, Jesuitas, CV, 44. Alenda la situaba equivocadamente en la BNM, *Relaciones*, nº 407. Compárese además con otra similar, pero casi 15 años anterior, como es la anónima *Relación de la salida de su Magestad de la villa de Madrid Sabado 18 de Enero 1585*, Alenda, *Relaciones*, nº 310. En ella se decía que el príncipe y sus hermanas *baxaron a tomar sus coches, y en uno se pusieron el Príncipe y sus hermanas y luego todas las damas en otros seis coches*.

años se pasó de la salida en coche del rey o la reina con sus damas, como en el alzamiento del pendón en 1598, cuando hubo un *lucido concurso* de coches y carrozas²⁵, a un enorme despliegue de carruajes cortesanos, como sucedió en 1608, cuando yendo los reyes de San Jerónimo a palacio por la calle Mayor, se decía que hubo en ella *cien mil personas, y seiscientos coches*²⁶.

Pero en el escenario de la corte los coches no sólo empezaron a multiplicarse, pronto también a recibir mayor atención en los textos de las relaciones, debido a su mayor presencia y a la mayor riqueza que ostentaban²⁷. Gilles de Faing señalaba que su alteza utilizaba un *coche ligero* y la reina y la infanta *un coche muy rico*²⁸. También se hacía eco de la riqueza de los carruajes reales Jean L'hermite en 1599²⁹. Las prohibiciones de 1600 de construir coches y sillas con cierto tipo de decoración, pretendían frenar la emulación social mediante el coche posibilitada por la pragmática permisiva de ese año y de paso distanciar los coches de los reyes, aunque también pudieron dar alas a la competencia suntuaria entre los grandes y aristócratas, fenómeno que ya venía de antes³⁰. En esa línea, sabemos

²⁵ Anónimo, *El pendon que se alço por su mag. en la villa de Madrid a onze de octubre de 1598*, citado por Alenda, *Relaciones*, n° 369, p. 111.

²⁶ Anónimo, *Relacion del juramento del serenissimo Principe de Castilla don Felipe quarto deste nombre*, Simón, *Relaciones*, p. 60. En la entrada en Roma del conde de Lemos en 1600 la abundancia de coches llevaba al autor de la relación a escribir *que para España, donde no hay tantos, parecerá encarecimiento decir el numero*, anónimo, *Relación del viaje de Conde de Lemos a Roma*, p. 290. Las ceremonias de la jura del príncipe en 1608 cuando fue el rey a caballo, la reina en coche con la infanta, el príncipe en litera y las damas en otros coches detrás, fueron un hito en la representación de la majestad real, como se encargaron de publicitar muchas relaciones, véase, anónimo, *Juramento del Principe Don Philippe quarto deste nombre y hijo de los Serenissimos Reyes...*, Alenda y Mira, *Relaciones*, p. 146; anónimo, *Relacion del juramento del principe don Felipe*, Simón, *Relaciones*, p. 49; anónimo, *Relacion del juramento del Serm° Principe de Castilla don Felipe IV*, Alenda y Mira, *Relaciones*, p. 145; anónimo, *El juramento que la señora Infanta doña Ana, por sí, y en nombre del señor infante don Carlos...*, Simón, *Relaciones*, p. 69; anónimo, *Relacion verdadera en que se contiene toda las ceremonias y demas actos que passaron en la jura que se hizo al Serenissimo Principe...*, Alenda y Mira, *Relaciones*, p. 145 y anónimo, *Relacion verdadera, en que se contiene...*, Simón, *Relaciones*, pp. 54 y 55.

²⁷ Cabrera de Córdoba apenas trataba de los coches en su *Historia*, pero los refería muy escrupulosamente en sus *Relaciones*, notando su uso por los monarcas, embajadores y nobles por los años 1600-1603, *Relaciones de las cosas...*, pp. 76, 78, 79, 81, 181, etc.

²⁸ Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 651

²⁹ Jean L'hermite, *Le passetemps*, p. 219.

que en el bautizo del príncipe, celebrado en 1605 en Valladolid, la infanta fue en una silla de manos *de costosa tela y guarnición dorada*. Ese mismo año en la salida a misa a la iglesia de Nuestra Señora de San Lorenzo, la reina fue en un *coche riquísimo* y el príncipe y la infanta *fueron en dos costosísimas literas con grande cortejo y acompañamiento*³¹.

2. 1. 2. Institucionalización, competencia suntuaria y publicitación desde 1611

En una corte más lujosa y festiva³², el uso del coche se potenció sobremanera para separar las calidades sociales. Simultáneamente a la repetición de la prohibición de 1600 en relación a la construcción de coches y sillas, en 1611 se dio comienzo al proceso de institucionalización del uso del coche, gracias al cual este había de ser monopolio de la nobleza y los cortesanos. Desde entonces, la publicitación del coche alcanzó mayor importancia porque mostraba claramente el

³⁰ Una relación de las entradas de dos cardenales, Ávila y Guevara, en El Escorial en octubre de 1596 decía que el primero *entro en un coche*, mientras que del segundo especificaba que *llego el Cardl Guevara en quatro Coches y una litera de respecto y un cavallo a la brida, guarniciones roxas y oro, y onze cavalleros deudos suyos, muchos pajes y lacayos*, anónimo, *Entrada de los Cardles Avila y Guavara en S. lorenzo*, BRAH Jesuitas, CV, 47. Una relación de 1600 de la entrada del conde de Lemos en Roma describía la litera de la condesa decorada con *embes de baquetas turquesas y guarnecidas de pasamanos de oro, y dentro aforrada de brocado*, seguida por la de la duquesa de Terranova y *diez literas de las mujeres*. Se señalaba con admiración que habían sido recibidos por el obispo de Cassano en Cisterna con *seis carrozas de campaña*, una de seis caballos. La que usaron los condes *era una carroza hungara que había traído el cardenal Caetano de Polonia, la mas linda cosa que se ha visto aqui, con los aderezos y cocheros a lo hungaro*, anónimo, *Relación del viaje de Conde de Lemos a Roma*, 1600, pp. 279 y 282. Cuando la embajada del conde de Villamediana en Inglaterra, se relataba como el conde salió de Bruselas con un gran séquito en el que iban,

un coche de terciopelo carmesí con seys cavallos morcillos, guarniciones negras, con clavazon dorada, con sus dos cocheros vestidos de la librea, y dos moços de a pie, otro de terciopelo verde con quatro cavallos rucios, para los sobrinos del Conde, con su cochero y moço: y otro de cuero colorado con quatro cavallos tordillos con su cochero y moço.

Anónimo, *Relacion muy verdadera del recebimiento y fiestas que le hizieron en Inglaterra a don Juan de Tassis, conde de Villamediana, Embaxador extraordinario de su Magestad del Rey...*, 1603, BRAH 9-3675-31.

³¹ *Diario de Hans Khevenhüller...*, pp. 598-599.

³² Véase Francesco Benigno, *La sombra del rey. Validos y lucha política en la España del siglo XVII*, Madrid, 1994, pp. 43, 48, 56-65 y A. Cámara Muñoz, "La fiesta de corte y el arte efímero de la monarquía entre Felipe II y Felipe III", en AA.VV., *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo*

elevado status social de su poseedor. El salto cualitativo se produjo en 1612, cuando la embajada del duque de Humena, que ya en su tiempo, pasó por haber sido la de *mayor ostentacion de grandeza* que se había visto en la corte³³. La pugna por mostrar mas riqueza entre la Monarquía Católica y la corte francesa, acentuó entonces el enfrentamiento ritual entre las dos cortes, jugando los coches un importante papel³⁴. En la boda entre la infanta Ana Mauricia de Austria y el rey de Francia, realizada por poderes en Madrid en 1612, destacó la abundancia de vehículos³⁵, pues se decía que iban de los franceses *hasta doscientas personas nobles, asi a caballo, como en las carrozas y coches*, aunque pareció necesario añadir que si bien con el duque habían venido mas de 600 personas *se ha de entender que a caballo, y en los coches no iban sino los caballeros y los de la*

XVI, Madrid, 1998, vol. I, pp. 67-89.

³³ Así lo aseguraba Quintana, *A la muy antigua, noble y coronada villa de Madrid...*, vol. II, f. 355. Parece difícil desvincular esto del hecho de que poco antes un embajador español había usado el coche en su entrada en París. Es noticia repetida pero de forma imprecisa, al parecer tomándola de Sauval, *Histoire et recherches des antiquités de la Ville de Paris*, 1724. Jobé aseguraba que fue Pedro de Toledo en 1608, *Au temps des cochers*, p. 40, Wackernagel señaló la fecha de 1610 pero no nombró al enviado, Wackernagel, Haupt, y Kugler, *Der Goldene Wagen*, p. 25. Bessone dio también la fecha de 1610 sin más datos, cfr. Calvet de Magalhães, Garret Pinho y Bessone, *Embaixada do Marquês de Fontes...*, p. 39. El hecho debió llamar la atención; Cabrera de Córdoba contaba que en 1600 el embajador francés al llegar a Valladolid fue recibido por varios nobles en coche y entró en uno de ellos, sin querer subir al caballo *que le tenían muy bien aderezado a la puerta de la ciudad*, comentando que pudo ser *por que llegó allí cuasi anohecido*, cfr. *Relaciones de las cosas...*, p. 78.

³⁴ En 1612 yendo a Francia el duque de Pastrana, cuando los casamientos, llevó en su cortejo *quatro coches de regalo y quatro literas, y algunos carros largos*, Miguel de Soria, *Libro de las cosas memorables que han sucedido desde el año de 1599. Escritas por mano de Miguel de Soria en Madrid*, BNM Mss. 9856, f. 14r. También en 1612 el rey de Francia envió antes de entrar en París a Rodrigo Calderón cuando fue a la embajada a Flandes *tres carroças de a seis cavallos, de su Persona, y al conductor de los Embaxadores para que le recibiesen y le visitasen y le llevasen a Fonte Nebleu, Gascón de Torquemada, Gaçeta y nuevas...*, p. 34.

³⁵ Numerosas relaciones se hicieron eco de la abundancia de coches, como la anónima, *Relacion verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia*, Simón Díaz, *Relaciones*, pp. 82-83, también la anónima *Relación de la embaxada del Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia*, BNM VE 60-98, o la *Entrada suntuosa en la corte de Madrid el Duque de Umena, Embaxador, y Grande de Francia, por los Christianissimos Reyes della, para el efecto de los dichos casamientos...*, así como la anónima, *Relacion verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia y Relacion verissima del efecto, y fin de los conciertos del felicissimo casamiento de la serenissima Infanta de Castilla...*, Simón, *Relaciones*, pp. 81-86. Otras noticias aseguraban que el cortejo llevaba al final *diez coches de françeses gentileshombres y pages, y otras gentes q en todo trayria treçientas personas y yo lo vi*, Miguel de Soria, *Libro de las cosas memorables...*, f. 15r.

nobleza. Pero de seguido, se describía con este detalle, inusual hasta entonces, el rico vehículo del duque de Humena,

*una bella carroza ... tirada de seis caballos encubertados de terciopelo carmesí con muchos franjones de oro, y las guarniciones de lo mismo, dorada toda la herramienta, la cubierta della asimismo de terciopelo carmesí con grandes florones bordados de oro, iba vacía, y tirabanla dos cocheros vestidos de la misma seda, color y librea, y aljubas, y bonetes a los Ungaro, y luego procedían otros nueve o diez carrozas, muy bien aderezados, parte dellos del mismo duque, y parte de los que le llevaban de la caballeriza de su magestad y todos llenos de gente caballeros y gentiles hombres suyos*³⁶.

No fue casual esta atención a los vehículos reflejo del proceso de instucionalización del coche, como tampoco el que ese mismo año, 1612, aparecieran varias obritas de José de Valdivieso y Alonso de Ledesma en las que el coche del rey era metaforizado en el Santísimo sacramento³⁷. En ese ambiente,

³⁶ Anónimo, *Relacion verissima del efecto, y fin de los conciertos del felicissimo casamiento de la serenissima Infanta de Castilla doña Ana Mauricia de Austria, con el muy catolico Ludovico Rey de Francia, decimo tercio deste nombre, cuyas condiciones se firmaron en Palacio, a veynte y dos de Agosto, por el duque de Umena, con poderes de su Rey, y por el Duque de Lerma, con poderes del Rey nuestro señor....*, Simón, *Relaciones*, pp. 85-86. Otra relación decía que al final del acompañamiento venía una Carroça de terciopelo Carmesi bordada toda ella con unas flores de Oro llevada de seis cavallos con las guarniçiones de lo mismo, y bestido de los cocheros todo correspondiente a la dicha Carroça, véase, anónimo, *Relacion de las capitulaciones que se hicieron para el casamiento de su Magestad del Rey de Francia con la Serenissima Infanta de Castilla, Doña Ana de Austria... en el Real Alcaçar de la villa de Madrid... en 22 de agosto de 1612*, BNM 2352, f. 586.

³⁷ El Romance al Santísimo sacramento decía así:

*A ver las alegres fiestas
que sus esclavos le trazan,
el Rey nuestro Señor sale
en su carroza de plata.
Las cortinas que le cubren
todas son de tela blanca,
...
Los que la carroza tiran
no son pías remendadas,
mas cuatro animales bellos
llenos de ojos y de alas
...
Es el cochero el Amor,
...
Las ruedas son de cristal,*

en enero de 1613, la corte quedó asombrada con una carroza *muy rica, aforrada de terciopelo azul y muy dorado, cuya clavazón dicen que era de plata, con 6 caballos que la tiraban y 12 esclavos, muchachos alrededor de ella, muy bien vestidos*, que había enviado el duque de Osuna a su nuera, la marquesa de Peñafiel, hija del duque de Uceda³⁸.

El detallismo en la descripción del coche del duque de Humena fue sólo el primer paso de una continuada y consciente publicitación de los coches que tuvo pocos años más tarde su lógica consecuencia. El enfrentamiento ritual entre las cortes hispana y francesa volvió a manifestarse con motivo de los casamientos de 1615, en los que la caballeriza volvió a jugar un importante papel³⁹. Mediante el intercambio de princesas hispanofrancés la Infanta Ana de Austria pasaba a Francia como mujer de Luis XIII y la princesa Isabel de Borbón era recibida en España como esposa del príncipe heredero, el futuro Felipe IV.

Buena parte de la corte se traslado a Burgos, donde se celebraron los esponsales por poderes y se recibió a la princesa francesa. La visita a la catedral dio oportunidad de mostrar la riqueza de los carruajes y la caballeriza del rey y de

*todas de estrellas clavadas
y los rayos de las ruedas
imitan del sol las llamas
La hermosa Fe, que por verle
hizo los ojos ventanas,
jura que el rey viene allí,
aunque no le ve la cara.*

...
*Dice que viene a las fiestas
como en su palacio estaba;
mas que por venir secreto
trae las cortinas echadas.*

...
*Porque pase la carroza
los soldados hacen plaza
y son soldados del rey,
los ángeles de la guarda.*

J. de Valdivieso, *Romancero espiritual*, 1612, edición de J.M. Aguirre, Madrid, 1984, pp. 121-123. El villancico de Alonso de Ledesma en *Tercera parte de conceptos espirituales*, f. 93, véase el cap. 7.

³⁸ Cabrera de Córdoba, *Relaciones de las cosas...*, p. 507.

³⁹ Como expresaba cierto romance de Góngora de 1614: *a los Príncipes, que irán/ con Su Majestad a Irún/ el octubre que vendrá./ Previene, pues, carruaje*, A. Carreño, *Góngora. Romances*, Madrid, 1985, p. 382. Llama la atención sobre el tema M. José del Río Barredo, *Madrid, urbs regia...*, pp. 119 y ss.

sus cortesanos. El rey fue a caballo, como todos sus nobles y en un coche *bordado de oro* el príncipe y la futura reina, su hermana. A este coche seguía una carroza en la que iba la duquesa de Medina de Rioseco, con otras damas y luego el coche de las dueñas de honor y los de las damas. El duque de Lerma fue a la iglesia en una silla *bordada de oro*, con 8 mozos, acompañado del marques de Peñafiel, el de Povar y de los condes de Paredes, Olivares y la Oliva. La silla era seguida por una litera de terciopelo carmesí *bordada de oro de cañutillo, con los aforros, y cortinas de tela blâca de dos hazes, de plata, y oro, las varas doradas, y las sillas de las azemilas de terciopelo, con sus guarniciones bordadas, con tres litereros*, tras la que venía un rico coche *cuyos mastiles, o pilares eran de plata, y todo el, y las guarniciones bordado de torzales de oro. Llevabanle seys cavallos, y dos cocheros*⁴⁰. El centro del cortejo era el carruaje de la futura reina, la carroça real, en la que iban el príncipe Felipe, su hermana doña Ana, reina de Francia, y los demás infantes, era

*muy rica de brocado por dentro, y fuera bordada con grande pedreria y clavos y ruedas y toda la madera por dentro y fuera bordada muy ricam.te la qual llevaban seis cavallos alaçanes Napolitanos muy grandes con ricos adereços bordados de terciopelo carmesi sobre que estava lo bordado: esta Carroça llebava dos Cocheros, y dos moços de Coche, vestidos de terciopelo carmesi bordado de oro muy cumplidam.te*⁴¹.

A la salida de Burgos se pudieron ver las diferentes partes de la Casa del rey y los carruajes y caballerizas de los principales protagonistas. Así, el rey fue en coche con su hija, el conde de Olivares en su coche con dos cocheros y seis mulas, el duque de Maqueda en un coche con seis mulas, el duque de Monteleón con dos carrozas, una de seis mulas y otra de 4, una litera con cuatro acémilas y cinco carros, el marques de Sieteiglesias con un coche y *siete mulas para tiralle*, una litera con tres

⁴⁰ Pedro Mantuano, *Casamientos de España y Francia, y viage del Duque de Lerma llevando la Reyna Christianissima Doña Ana de Austria al paso de Beobia, y trayendo la princesa de Asturias nuestra señora*, 1618, BNM R 11.067, pp. 123-125. Para la jornada a Francia Lerma mandó construir coches, literas, sillas, carros, mesas, arcos, etc, al maestro de coches Francisco Daza por valor de 35.061 reales, cfr. AHPM, 1875, f. 245.



acémilas, dos machos de rúa y diez caballos regalados, mostrando *la mayor cavalleriza de señor vista en la jornada*. Además, el conde de Villamor llevó un coche con seis mulas y una litera cada uno llevaron don Pedro Pacheco y don Vicente de Vargas Serrano⁴². Tras la exhibición de la corte católica se pudo apreciar el contraste entre esta y la francesa, precisamente a través de los carruajes. Así se manifestó en los regalos que el duque de Uceda había puesto en un llano, junto al río:

tres cosas muy ricas para que la Prinçesa nuestra señora en passando a España hiziessen sus jornadas en ellas, que eran una gran Carroça, una Litera, y una silla, todas riquisimas quajadas de oro, cortinas de brocado, ruedas de plata, seis cavallos, y dos machos famosos, lacayos que llevassen la silla riquisimam.te vestidos.

El contraste era patente con los carruajes del lado francés:

Tenian los franceses en su orilla para la Reyna una Litera de terciopelo carmesi con pasamanos de plata y una carroça buena y para las demas dos Carroças y ninguna Litera, y quando passaron alli les peso harto de lo que dejaron en España.

También la etiqueta y el ceremonial destinados a acoger a la futura reina de Francia mostraban la inferioridad de esa corte, como se vio en el momento culminante de la despedida de las princesas:

*huvo muchas lagrimas de las señoras que passaron a françia, y con razon lo podian hazer, segun lo que les esperaba, porque en acavando de passar se hallaron todas en el campo sin saver en que Coches ni Literas avian de ir, ni quien ayudasse dellas*⁴³.

⁴¹ Anónimo, *Relacion del desposorio que se celebró en la Cyudad de Burgos entre la serenissima Infanta de España Doña Ana y el Christianissimo Principe Luys de Francia*, BNM Mss. 2348, f. 193r.

⁴² P. Mantuano, *Casamientos de España y Francia, y viage del Duque...*, pp. 152-155 y 156-166.

⁴³ Anónimo, *Relacion de la Jornada de las entregas de las Serenissimas Señoras Doña Ana Reyna de Françia, y Doña Isabel Prinçesa de España, hechas en los meses de Otubre y Noviembre de este año de 1615*, BNM, Mss. 2348, fs. 226r, 227r y 228 r. Esta relación señalaba que a la salida de Burgos de la reina de Francia participó un cortejo de más de 3000 personas entre todos los acompañantes, *tanta cantidad de Literas, Carroças, Carros, cavallos y mulas de alquiler, y mulas regaladas, que para contarlo todo seria menester hazer grandes libros*, *ibidem*, f. 219. El acompañamiento del rey, con su hija, la infanta doña Ana de Austria, cuando entraron en San Sebastián se cifró en 174 literas, 190 carrozas, 74 coches, 548 carros, 128 acémilas y 246

Como evidenciaban las embajadas de 1612 y los casamientos de 1615, la imagen del rey quedaba inseparablemente unida a la de su caballeriza y sus coches⁴⁴, convertidos en instrumentos de la guerra de propaganda entre las cortes, como pudo verse nuevamente en años posteriores⁴⁵.

Al mismo tiempo, viajes y jornadas reales se convirtieron en un medio excelente para poner de manifiesto la riqueza y el poder del monarca y su corte. Otro importante viaje realizado entonces fue la jornada de Felipe III a Lisboa en 1619 para la que los monarcas salieron de Madrid *muy a la ligera y con muy poca gente*, llevando 20 literas *de las personas Reales y señores*. Pero además de eso iban,

acémilas más, 2750 mulas y 1750 machos, cfr. Adrián de Loyarte, *Felipe III y Felipe IV en San Sebastián*, San Sebastián, 1949, pp. 74-75.

⁴⁴ Fue por entonces, cuando los coches empezaron a usarse como elemento representativo en grabados y pinturas que mostraban a los monarcas. Quizás no por casualidad, una de las mejores muestras son varias punturas relacionadas con este viaje. Una de ellas es el cuadro anónimo titulado *Vista de San Sebastián* (reproducido en el Catálogo de la exposición, *El mundo de Carlos V. De la España medieval al Siglo de Oro*, Madrid, 2000, pp. 200-201). Esta pintura se relaciona con otro cuadro flamenco anónimo del Monasterio de la Encarnación (00512376) que representa un momento un poco posterior, *El intercambio de princesas en el río Bidasoa*, en el que aparecen con cierto detalle los diferentes carruajes de la corte hispana (de esta ceremonia se conserva otro lienzo en el alcázar de Sevilla de Paul van Mullen), véase A. García Sanz y M^a L. Sánchez Hernández, *Conventos de las Descalzas Reales y de la Encarnación (Dos clausuras de Madrid)*, Madrid, 1999, pp. 109-110. Es interesante señalar que de este cuadro hay varias copias mandadas realizar por María de Médicis para regalar a diversas cortes europeas. Otro cuadro de la época es el anónimo, *La Carrera de San Jerónimo desde el Paseo del Prado, o Visita de Felipe III al palacio del Duque de Lerma*, de la colección de la marquesa de Santa Cruz. Aparece reproducido en *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, 1999, pp. 495 y 727. Otras representaciones de vehículos reales aparecen en pinturas de los palacios cercanos a Madrid, alguno de los cuales podría ser de época de Felipe III, como el de Aceca, (Monasterio de El Escorial, 10014339) o la *Vista de El Escorial*, anónimo flamenco de principios del XVII, hoy en colección particular, cf. *El Escorial en la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1985, pp. 36 y 365.

⁴⁵ Recordemos que algunos años más tarde el Conde duque asombraba a los embajadores franceses con sus carruajes de seis mulas. Su coche era casi todo dorado, con maderas preciosas incrustadas y guarniciones de cuero repujado. Interiormente estaba tapizado en terciopelo rojo, con borlas doradas, y en él cabían hasta ocho personas. Tenía una instalación especial mediante la cual quedaba elevada una mesa amplia con la que podía despachar con secretarios y embajadores. En cierta ocasión, Olivares invitó a comer al embajador de Francia en el coche, yendo hacia el Pardo. El carruaje se desvió y se detuvo, se quitaron las mulas y los criados pusieron la mesa en el interior del coche, con manteles bordados y cubiertos de plata y oro, sin retrasarse un sólo plato, ni faltar el vino. Con igual rapidez, terminada la comida, los criados cambiaron la mesa de comedor en mesa de despacho y el Conde-duque continuó tratando con el embajador. De ello se hacían lenguas propios y extraños. F. Bravo Morata, *Historia de Madrid*, Madrid, 1970, t. I, p. 114.

*80 coches, los doce de a seis mulas y 20 carros largos, 350 carros redondos, al pie de 1000 mulas de sillas, 850 acémilas de carga. Preguntando a ciertos personas de buen discurso qué tanta gente benia en la jornada, dijeron benian mas de 3000 personas*⁴⁶.

Las relaciones de viajes reales, escaparate de la caballeriza y los coches del rey⁴⁷, se perfeccionaron como subgénero, incluyendo una información más y más precisa que detallaba morosamente los miembros del séquito real y sus carruajes, como sucedió en la otra jornada real más famosa del XVII, el intercambio de princesas entre España y Francia realizados en época de Felipe IV; 22 páginas ocupaba la descripción del séquito de los monarcas en el viaje a la frontera francesa en 1660 en el que iban *muchedumbre de coches, y vagajes, y grandeza, y ostentacion de recamaras, y de libreas*⁴⁸. Pero la conservación de la posición propia no era fácil, requería de una constante inversión suntuaria y una hábil estrategia

⁴⁶ Anónimo, *Relacion y Historia Verdadera que trata de la Jornada que hizo el Rey...*, en Gan Gimenez, "La jornada de Felipe III a Portugal (1619)", p. 410. En el Museo de Carruajes de Lisboa se conserva un coche de camino que presumiblemente fue usado por Felipe III en su viaje a Portugal en 1619, MCN 1, véase Silvana Bessone, *O Museu Nacional dos Coches*, pp. 37-43 y Wackernagel, *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, vol. 1, pp. 22-23.

⁴⁷ Una relación anónima que describía el viaje de Felipe III a Portugal aseguraba que a su salida de la corte *iban delante infinitos coches, y literas y caballos de grandes señores* y añadía que ya fuera de Madrid el rey *pidió litera; la cual se había hecho para esta ocasión, muy costosa, como pertenencia para tan gran monarca*, cfr. Anónimo, *Jornada del Rey nuestro señor don Felipe tercero deste nombre al Reyno de Portugal, a coronar al Principe Don Felipe su hijo...*, Simón, *Relaciones*, p. 108. En 1640 cuando salía el rey a Cataluña y se vio *la grandeza de S.M.* mediante su caballeriza. *Cuatro carricoches iban los primeros; después cuatro literas riquísimas, cuatro coches de a seis mulas, y otros cuatro de seis caballos, riquísimos todos de tela y bordados*, Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 23. Cuando el rey salió a Guipúzcoa a entregar a la infanta María Teresa le acompañaban no menos de 18 literas, 70 coches, 2100 acémilas, 60 caballos de regalo, 12 caballos de la persona, 500 mulas de carga, 900 de silla y 32 carros largos, véase, *Primera parte de la relacion de los reales desposorios y magestuosos aparatos con que su Magestad (Dios le guarde) se ha servido hacer jornada a la provincia de Gipuzcoa, a entregar a la Serenissima Señora Doña Maria Teresa Bibiana de Austria, su hija, al Christianissimo Luis Decimoquarto de Francia su esposo*, Alenda, *Relaciones...*, nº 1212.

⁴⁸ Leonardo del Castillo, *Viage del Rey N.S. D. Phelipe IV. a la frontera de Francia Desposorio de la Serenissima Sr^a Infanta de España y solemne Juramento de la Paz*, 1660, BNM R 5189, pp. 44-64, la cita en esta última. En 1680 en la descripción del viaje a Aragón de Carlos II un par de años antes, aparecían todos los componentes del cortejo del rey y de don Juan de Austria, ocupando las descripciones no menos de 12 páginas al inicio del librito, F. Fabro Bremundan, *Viage del rey nuestro señor D. Carlos II al reyno de Aragon. Entrada de su Magestad en Zaragoza, juramento solemne de los Fueros, y principio de las Cortes Generales del mismo Reyno, el año M.DC.LXXVII*, 1680, BNM U 8449.

política. Si en 1615 el monarca español asombraba al francés con sus coches y carruajes, en la segunda mitad del siglo se produjo el fenómeno en dirección contraria; en 1650 el monarca francés gracias a su carruaje y acompañamiento suscitaba la admiración de Leonardo del Castillo que describía a los reyes metidos en su coche y rodeados de todo su aparato:

Ocupava a mismo tiempo el camino de S. Juan de Luz las Magestades Christianissimas del Señor Rey de Francia, y la Señora Reyna Madre, con el señor Duque de Anjou, en una carroza de terciopelo carmesi, con cortinas de raso del mismo color, quaxado uno, y otro de una bordadura realçada, y rica de plata, y oro, y tirada de ocho cavallos blancos. Correspondia muy bien la ostentacion de aquel Rey, a su poder, y a su grandeza; mostravase uno, y otro, en las costosas libreas de los pajes, y de las Guardias, en la generosidad de los cavallos, y excelente adorno de las cubiertas, en el valor, y realce de las bordaduras de los reposteros, que cubrian las acemilas, y en la muchedumbre de carrozas que le seguian, ocupadas de la primera nobleza de Señores y Damas de Frãcia⁴⁹.

Pero la ostentación suntuaria mediante la caballeriza y los coches del rey no sólo se dirigió al exterior, sobre todo trató de imponerse en la misma corte, donde tras la culminación del proceso de institucionalización, cobraron gran importancia los intentos de destacar a través de nuevos usos o nuevas decoraciones más llamativas de los coches⁵⁰. En 1638, cuando salió el rey a Atocha con grandes y títulos, llevó en

⁴⁹ Leonardo del Castillo, *Viage del Rey N.S. D. Phelipe IV...*, pp. 263-264. El 10 de abril de 1660 se informaba del carruaje que se había de llevar a la jornada, 4 literas y 14 coches de a seis mulas, cosa grande, *Avisos*, BAE, 222, p. 218.

⁵⁰ Son llamativos a este respecto los coches regalados al rey. En 1634 el virrey de Nápoles regaló a Felipe IV,

una carroza verde de terciopelo liso, cuyo cajon era una ascua de oro, y lo mismo las ruedas y el mastil de ella, con sus correspondientes cortinas de tabí verde de oro. Iba tirada de seis haquillas con dos cocheros proporcionados en la estatura... Una litera lo mismo que la carroza que llevaban dos machuelos, mas blancos que el arminio; todo pasó por delante de palacio donde los Reyes, medio abiertas las ventanas, lo estaban mirando.

Jesuitas, *Cartas*, vol. I, pp. 3-4. En 1637 fue el duque de Montalto teniente de virrey de Sicilia, quien regaló al rey un grandioso presente, entre el que se encontraba para la reina,

una silla de mano de ébano, embutida de plata y coral; la tela es brocado, y sobre el brocado bordada de corales y oro y otras varias piedras; es cosa prodigiosa en todo, y en hechura, porque es peregrina; el brocado es escogidísimo, la bordadura milagrosa, y los remates y extremos son tales que no parece puede el arte alargarse a hacer cosa mas extraordinaria y peregrina.

el cortejo cinco coches de a seis caballos y una carroza, los tres de ellos los más costosos y bien aderezados que se han visto en esta corte; la carroza era de ambar, bordada de oro, de inestimable valor, con seis caballos picazos⁵¹. En 1642, en la entrada del rey en Zaragoza salió,

*una carroza de respeto, toda descubierta, riquísima por cierto, y toda tachonada de clavazon de plata sobredorada, asientos de brocado, cortinas de lana parda, presente de este reino a S.M. Dicen vale 4.000 ducados de plata. Tiran esta carroza seis caballos rucios rodados con jaeces verdes muy vistosos*⁵².

El siguiente testimonio de 1644 deja bien patente el peso ganado por la publicitación de los vehículos en el contexto de la propaganda real:

*El coche que hoy trae S.M., por ser particular, me ha parecido describirlo a V.R. La madera es blanca, dada de un betún muy blanco y el encerado de la misma forma, con alamares negros y lo demas de cortinas y adorno; dentro todo negro. Sale también lo negro con lo blanco y tan blanco, que tiene visos de gala, segun lo bien que parece, aunque en esto S.M. noha hecho novedad de lo que los demas reyes han acostumbrado en tales ocasiones*⁵³.

Al príncipe le fue enviado un vehículo no menos lujoso:

una carroza de brocado escogidísimo con guarniciones de oro y coral, y enmedio del techo de la carroza la figura del Principe, de coral, de relieve al natural. Es cosa sobremanera grande; la madera y aderezos hechos un ascua de oro, siete mulas pequeñas de cuerpo, blancas como la nieve, tirantes y cordones de los aderezos de seda y oro, de primísima labor. Los de casa que lo han visto no acaban de encarecerlo ni de admirarse del presente.

Jesuitas, *Cartas*, vol. II, pp. 76-77. En 1642 se regaló al rey una riquísima y famosa carroza de la que había sido comisario don Pedro Valle de la Cerda, del Consejo de hacienda, esta era de,

carmesí bordado de plata pasada y toda la calvazon y herraje menos las llantas y clavos de ellas, de plata maciza, con gran cantidad de florones, y remates de lo mismo, cosa de admiración, por de dentro y fuera; Los coches, varios caballos y los cocheros con librea nueva habian costado 20.000 ducados.

Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 314. El fenómeno se consolidó en la segunda mitad de la centuria. Otro indicativo de la preeminencia de los coches reales y de la concurrencia suntuaria en la corte es que los avisos de las dos primeras décadas del siglo fueron muy parcos en hacerse eco de esto, pero no así Pellicer o Barrionuevo, en los que aparece el tema de forma sistemática.

⁵¹ Jesuitas, *Cartas*, vol. III, p. 26.

⁵² Jesuitas, *Cartas*, vol. VII, p. 300.

⁵³ Jesuitas, *Cartas*, vol. V, p. 506.

2. 2. CENTRALIDAD, DISTANCIAMIENTO Y SACRALIDAD DE LOS COCHES DEL REY, 1650-1700

En la segunda mitad del siglo, aumentó aun más el papel del coche en la representación de la majestad real. Junto a los cambios en el seno de la Caballeriza y las modificaciones del alcázar real, se intensificó el proceso de diferenciación, alejamiento y sacralización de los coches del rey del resto de los coches de la corte ya iniciado antes; desde 1650 se prohibió de forma tajante y sistemática el uso de seis mulas en los coches que no fueran del monarca y se renovaron las medidas de reforma suntuaria para hacer frente a la creciente competencia por medio de los coches que se detectaba en nobles, consejeros, ministros, embajadores, etc. Ya en tiempos de Carlos II, poco dado al uso del caballo, se incluyeron los coches entre las nuevas imágenes plásticas del rey y el coche se convirtió en protagonista de uno de los mitos más queridos de la piedad austriaca, la genuflexión ante el Santísimo. En fin, los coches del rey y sus representantes, los embajadores, ganaron peso en el enfrentamiento ceremonial internacional y de resultados de ello, experimentaron una apoteosis en las relaciones festivas, traduciendo la consolidación de los vehículos en el ceremonial cortesano.

2. 2. 1. Nuevos cambios en la Caballeriza real y la imagen del monarca

En la segunda mitad del siglo XVII es patente el aumento del protagonismo del coche en la corte y la imagen del rey, proceso que tuvo lugar en toda Europa. En un marco general de cambios experimentados en la corte barroca que conocía entonces su periodo de plena expansión y de mayor esplendor formal y generaba unas actitudes y comportamientos sociales y artísticos más complejos y sofisticados que nunca, el coche, experimentó también importantes cambios formales, estéticos y ceremoniales gracias a la introducción de la *grand carrosse* francesa⁵⁴.

En la Monarquía Católica, se observaba ya desde las décadas 1630-1640 un proceso de distanciamiento claro de los coches del rey de los demás de la corte que se empezó a potenciar más desde mediados de siglo, cuando la competencia suntuaria adquirió un importante impulso. Muy bien subrayaba el valido este hecho cuando regalaba un lujoso coche al rey que iba destinado a su propio hijo, comentando que era *joya aquella para Su Majestad y no para otro*⁵⁵. Este distanciamiento se consolidó mediante la repetición de antiguas prohibiciones, como la de usar coches de 6 mulas, cocheros descubiertos y tiros largos, mediante el control de la entradas de vehículos en el alcázar y mediante una serie de pragmáticas sobre la decoración de los carruajes aparecidas en 1657, 1674, 1684 y 1691 que trataron de combatir la gran competencia suntuaria.

También se modificó la imagen física de la caballeriza, como se hizo en otras cortes europeas⁵⁶. Aunque ya en tiempos de Felipe IV se había previsto, sin que pasara del papel, un importante espacio ceremonial para los coches⁵⁷, el proceso se

⁵⁴ Para los carruajes franceses, Kreisel, *Prunkwagen und Schlitten*, pp. 49 y ss. y Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, pp. 17 y ss. Para las cortes de la época, véase el Catalogo de la exposición, *Las cortes del Barroco. De Bernini y Velázquez a Luca Giordano*, Madrid, 2003.

⁵⁵ En 1656 don Juan de Austria enviaba de Flandes al hijo del valido un coche riquísimo, *de felpa corta verde y tela de oro, cosa vistosa, rica y grande, que por serlo tanto, don Luis, su padre, se lo dio al Rey, diciendole ser joya aquella para Su Majestad y no para otro*, Barrionuevo, *BAE*, 222, p. 31. En 1656 el duque de Terranova envió al rey una carroza, una silla de manos y una silla de caballo, de terciopelo azul oscuro, bordado todo de entorchados de oro y coral, 6 yeguas blancas y dos caballos, valorado todo en 70.000 ducados, Barrionuevo decía que era *cosa rica y grande*, *ibidem*, *BAE*, 221, p. 308. Otro ejemplo, Barrionuevo contaba en 1657 de la casa y fausto del señor don Juan de Austria, *de orden del rey y que de solo caballerizo tiene 18 y ayudas de cámara 16, y mas de 300 a 400 personas de familia, y que todo esto se funda en darle mayor autoridad a su persona*. También informaba de que el conde Fiasco, embajador del príncipe de Condé, tenía cartas de los *muchos gastos exorbitantes* de sus gastos que ascendían cada día a más de 3000 ducados, porque daba 2000 raciones, y cuando salía llevaba 120 caballos de diestro y 60 carrozas de a seis caballos de acompañamiento, *ibidem*, *BAE*, 222, pp. 110-111.

⁵⁶ En Alemania, muchos príncipes habían construido ya en el siglo XVI caballerizas representativas, pero fue a partir de la segunda mitad del XVII cuando surgieron nuevas formas constructivas mas complejas, Wolfgang Götz, *Deutsche Marställe des Barock*, Berlín, 1982, pp. 13-54.

⁵⁷ En general se pretendió dar un aspecto mas impresionante al área de la caballeriza y las cocheras, importante espacio representativo, escenario de entradas y salidas de cortejos con carruajes. En el alcázar hubo un proyecto de construir un enorme muro con el que se aseguraba la bajada de los coches al parque y se ganaba espacio frente a las cocheras, pero no se llegó a realizar en su integridad. El proyecto, junto con otras obras que se realizaban en ese momento en Madrid, era prueba de que la ciudad trataba de convertirse en el marco más idóneo para el espectáculo de la corte. Por lo demás, también en el palacio del Buen Retiro, caballerizas y

culminó bajo Carlos II, cuando se construyeron nuevas caballerizas y se propusieron nuevas posibilidades para el tráfico y la exhibición de los carruajes⁵⁸.

Otro resultado de la importancia alcanzada por el coche en la corte fue la aparición de representaciones plásticas del rey en carruaje. Hasta entonces, la imagen real a caballo había sido símbolo de poder, de destreza y de majestad heroica. La retratística real hispana, que había incidido en el retrato a caballo sobre todo desde comienzos del Seiscientos, no había desarrollado un elaborado lenguaje simbólico, en contraste con la práctica de otras cortes europeas inferiores. La incuestionable superioridad del rey no había conducido a engalanar al mandatario con un elaborado boato alegórico, más bien, la imaginería política se había atenuado, logrando con esta forma de moderación la cumbre de la sofisticación política⁵⁹. Estas circunstancias explican el muy secundario papel de los carruajes en las representaciones plásticas monárquicas del rey Católico, bien diferentes de las de los reyes franceses que se dejaron retratar con frecuencia en carrozas, los gobernadores de los Países Bajos o los monarcas holandeses⁶⁰. No fue hasta época de Carlos II, cuando se empezó a usar del coche como elemento adecuado en la representación del rey, mostrando a este en diferentes momentos de la vida cortesana⁶¹.

cocheras se habían construido en el lienzo frontal de la fachada principal, conformando una gran plaza como en el alcázar, J.M. Barbeito, *El alcázar...*, pp. 108, 112-113.

⁵⁸ Entonces se acometió la terminación de la fachada y la remodelación definitiva de la plaza de palacio. Esta intervención implicó la construcción de nuevas cocheras desde 1675, la eliminación de las viejas y la construcción de una galería. Se abrían 12 cocheras con capacidad para 24 carruajes, en un edificio que quedaba vuelto sobre si mismo, sin fachadas exteriores, pues sus lados largos estaban limitados por el murallón y la arquería y los cortos por las tapias de cierre del patio. Las dos portadas se colocaron en los extremos permitiendo una circulación cruzada muy cómoda para el tránsito de los coches. En cuanto a la galería se construyeron entonces 44 arcos bajo los cuales se prohibió el paso de los coches para no dañar su estructura, dejándolos sólo para gente de a pie y a caballo, J. Manuel Barbeito, *El alcázar...*, pp. 175, 183-187.

⁵⁹ J.H. Elliot, „Poder y propaganda en la España de Felipe IV“, AA.VV., *Homenaje a José Antonio Maravall*, Madrid, 1985, pp. 19-20.

⁶⁰ Para los reyes franceses, Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, Láminas V b,d, y VI a,b,c. Para la corte bruselense véase el Catálogo de la Exposición, *El arte en la Corte de los Archiduques Alberto de Austria e Isabel Clara Eugenia (1598-1633) Un reino imaginado*, Madrid, 1999, pp. 76, 173, 183 y 269. Para Holanda, J. Landwehr, *Splendid Ceremonies. State Entries and Royal Funeral in the Low Countries, 1515-1791*, Leiden, 1971, n° 106, 108-110, 111, 134, 143, etc.

⁶¹ Ya señalamos varias pinturas de tiempos de Felipe III en las que aparecían los coches reales, pero sin que se pudiera apreciar realmente a los monarcas. Lo mismo se puede decir de algunos

2. 2. 2. La centralidad del coche del rey

Otra prueba fehaciente de la posición de mayor protagonismo del coche real en la corte se halla en el papel hegemónico que este adquirió en las relaciones festivas⁶², práctica discursiva que conoció desde los años 1670 un nuevo apogeo⁶³. La necesidad de mostrar los coches reales alejados de la competencia suntuaria

cuadros en los que aparecían carruajes reales, bien identificables como tales, pero como elementos decorativos secundarios, así en *La calle de la Reina de Aranjuez* (MNP inv. 1214) pintado por Mazo hacia 1660, en el que se ven 2 coches de seis mulas con tiros largos y dos cocheros cubiertos, seguidos de los 4 caballerizos. En realidad, de poco más de media docena de imágenes de los Austrias en coche, 5 son de Carlos II. La primera, que se realizó cuando el rey era aun un niño, aparece en el retrato de la reina Mariana de Neoburgo pintado por Mazo en 1666, conservado en Londres. Al fondo del cuadro tras la puerta, aparece la pieza ochavada del alcázar en la que el rey niño es atendido por una dama arrodillada que le ofrece un búcaro. Debajo de la estatua de Venus se aprecia la parte posterior de un coche ricamente decorado; se trata de una carroza de juguete abierta de estilo romano de la que se aprecia el volumen del eje posterior, decorado con esculturas, las balaustradas que separan la caja del imperial y las ricas telas que decoraban el vehículo. Frente al interés que ha despertado la identificación del lugar del palacio donde se desarrolla la escena o la figura del fondo, la Venus de Jongelinck, el carruaje apenas es citado, véase, N. Maclaren, *National Gallery Catalogues. The spanish school*, Londres, 1970, pp. 52-54; Yves Bottineau, „A portrait of Queen Mariana in the National Gallery“, *Burlinton Magazine*, 1955, pp. 114-116 e I. Buchanan, „Bacchus and the Planets“ by Jacques Jongelinck“, *Burlinton Magazine*, 1980, pp. 100-112. En un inventario de 1674 aparecían tres carrozillas ricas, de una de las cuales se señalaba que era una calessa pequeña que servía a S. Mgd. en Palacio es de tela Carmesi y Oro, tiene sus ruedas doradas y las quatro cortinas las dos grandes y dos pequeñas de tela encarnada y oro aforradas en lama de la misma color, AGPRM Administrativa Leg. 1079, s.f.

La primera representación en coche de Carlos II adulto se ve en la *Vista del alcázar real de Madrid*, pintura anónima de escuela madrileña realizada hacia 1675-1677. Apareció en el mercado de arte en Madrid en 1998 y fue adquirido anónimamente, cfr. *Finarte. Pintura antigua, siglos XIX y XX*, Madrid, 1998, pp. 30-33. Fue reproducida en *El Madrid de Velázquez...*, vol. I, p. 31. Hay que mencionar también un convencional grabado que mostraba a los reyes saliendo a Atocha, realizado por Jacobo Herrewyn, *Salida de Carlos II y María de Orleans en carroza*, conservado en la Biblioteca Nacional de París, reproducido por Teresa Zapata, *La entrada en la Corte de María Luisa de Orleans*, Madrid, 2000, pp. 212-213. Para las imágenes del encuentro real con el Santísimo, véase *infra*.

⁶² El fenómeno se apreció también en otras latitudes. B. Göres lo detectaba en relación a las ceremonias de los príncipes prusianos, *Berliner Prunkschlitten, Kutschen und Sänften des Barock*, p. 7.

⁶³ Las relaciones habían proliferado en las primeras tres décadas del siglo y volvieron a ser muy frecuentes a partir de los años 1670, como demostró Victoria Campo “La historia y la política a través de las Relaciones en verso en pliegos sueltos del siglo XVII”, *Las Relaciones de sucesos...*, pp. 24, 26 y 28. Rubio Arquez señaló un estancamiento en la producción de relaciones a partir de los años 1640-1650 hasta la década de 1670 y tras un importante aumento, una vuelta a decaer a fines del XVII, M. Rubio Arquez, “Las Relaciones en pliegos sueltos poéticos del siglo XVII”, *Las Relaciones de sucesos...*, pp. 318-319 y 324.

cortesana, llevó por un lado a construirlos cada vez más lujosamente, pero por otro, también a invertir cada vez más en su publicitación. La forma más idónea era a través de las relaciones festivas, que no solo actuaban como instrumento de adoctrinamiento de las masas⁶⁴, sino que describiendo los coches cada vez más y más prolijamente culminaban, al fijarlo en el tiempo, el prestigio que buscaba el poder⁶⁵. En este sentido, las convenciones estilísticas del género, como el gusto por lo hiperbólico⁶⁶ y la fijación en la exaltación de la imagen⁶⁷, se veían potenciadas por el coche. Este enser permitía describir su decoración como se hacía con las telas, permitía describir la gradación jerárquica en su interior o en sus cercanías y sobre todo, en virtud de una peculiar estrategia retórica de las relaciones⁶⁸, permitía volver una y otra vez al lugar, el príncipe, convertido de forma repetitiva, en centro de la corte⁶⁹. Un ejemplo paradigmático de esta práctica se aprecia en una relación de la

⁶⁴ Las relaciones de los siglos XVI y XVII facilitaron a un público relativamente amplio estar al corriente de gran número de acontecimientos tocantes a la realeza y la corte, la política española o internacional, así como a hechos relacionados con la Iglesia católica, Augustin Redondo, "Les 'relaciones de sucesos' dans l'Espagne du siècle d'or: un moyen privilégié de transmission culturelle", en AA.VV., *Les médiations culturelles (domaine ibérique et latino-américain)*, Paris, 1989, pp. 55-68.

⁶⁵ J.M. Díez Borque, "Los textos de la fiesta: "ritualizaciones" celebrativas de la relación del juego de cañas", en AA.VV., *La fête, la cérémonie, le rite*, Granada, 1990, pp. 181-193, en concreto, 184-189.

⁶⁶ Henry Ettinghausen, "Festo festivo: las relaciones de fiestas...", López Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*, pp. 104-105

⁶⁷ La escritura de la fiesta barroca se concentró cada vez más en la exaltación de esta como celebración centrada en las imágenes, como macrodiscurso icónico textual, Gabriel Andrés, "Relaciones extensas de fiestas públicas...", López Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*, pp. 16-17. Las relaciones traducían lo visual típico de la fiesta, a través de recursos como las brillantes y minuciosas descripciones del lujo de los poderosos, García de la Concha y de Miguel Santos, "La recepción de relaciones de sucesos...", p. 147. También se ha dicho que plasmaron perfectamente la *visualidad* y la *apariencia* de la vida de la corte, Giuseppina Ledda, "Informar, celebrar, elaborar ideológicamente. Sucesos y "casos" en relaciones de los siglos XVI y XVII", López Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*, pp. 201-204

⁶⁸ Ya fue señalado en relación a la literatura de entradas de la segunda mitad del siglo XVI que dirigía siempre su atención a la descripción del recorrido escenográfico y a la narración de la entrada en sí, sin incluir apenas otros discursos en el texto, mediante una estrategia narrativa basada en una técnica de aproximación-distanciamiento. Gracias a esta técnica que se acercaba y se alejaba, no se perdía del centro de atención el elemento a destacar que permanecía de forma repetitiva ante los ojos y oídos del lector o del oyente, J.J. García Bernal, "La sociedad artificial: la construcción narrativa de la comunidad en la época de Felipe II", en Martínez Millán (Dir.), *Felipe II...*, pp. 174, 176.

⁶⁹ El mecanismo se observa en una relación del viaje de Felipe IV a Andalucía. Espinosa describía así

salida del Carlos II de Zaragoza y su llegada a Madrid describiendo una peculiar imagen de la corte en el camino a Palacio:

ocupó su Magestad el Coche, llevando en él a su Alteza enfrente de su Real Persona, y al Estrivo de la mano derecha a los Excelentissimos Señores Duque de Medina Celi, Sumiller de Corps, y Condestable de Castilla, su Mayordomo Mayor; y al otro Estrivo al señor Conde de Talara, Primer Cavallerizo, todos en traje militar, en la misma forma que salieron desta Corte a la jornada de Aragon⁷⁰.

Luego el discurso se trasladaba a la parte de *delante del Coche Real* donde *venian las dos Guardas Española, y Alemana, con sus Armas en las manos, despejando a toda diligencia las Calles*. Sin solución de continuidad se volvía al coche del rey, rodeado de criados de diversa categoría:

Todo el Coche del Rey nuestro señor venia cercado por una, y otra parte de sus Lacayos, y detras dél muchos de sus Nobles Criados, en hermosos cavallos, todos vistosamente vestidos, y con sus armas de fuego, en la misma forma que fueron a la jornada.

Después la descripción iba hacia atrás, a los 4 coches que seguían al que ocupaba el rey:

Al Coche de su Magestad seguian otros dos; y en el primero venian los señores Duque de Pastrana, Conde de medellin, Conde de los Arcos

la comitiva enviada a ver al rey, en la que, sorprendentemente, sólo iban dos coches: *Delante del coche, cuarenta y dos monteros de a pie y a caballo, y tiradores de vuelo, y dos trompetas.... y todos a caballo... Seguían diez tiradores de vuelo... A los tiradores seguían veinte monteros de a caballo... Después diez monteros de a pie, que también iban a caballo... detras de todos don Diego de la Cueva y Aldana... Detras de todos y delante de los coches iban veinticuatro lacayos... Seguía el coche de los señores... ; a mula tras de los coches, ... sus caballerizos mayores. Después, todos los pajes y ayudas de cámara, hasta en cantidad de setenta... Después de toda la librea iba el segundo coche... Detras de este coche, todos los criados del duque y mucho numero de vasallos, Pedro Espinosa, Bosque de Doña Ana, pp. 381-382.*

⁷⁰ Anónimo, *Relación verdadera, en que se da cuenta de la feliz jornada que desde la Imperial Ciudad de Zaragoza ha executado el Rey nuestro señor Don Carlos Segundo (que Dios guarde) en compañía desu Alteza el Serenísimo señor el señor Don Juan de Austria su Hermano. Refierese como se despido de la Milagrosa Imagen de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza; y aviendo llegado a esta Corte Sabado por la mañana doze de Junio deste presente año, fue a dar gracias de su dichoso viage a la Soberana Imagen de Nueestra Señora de Atocha, y a la tarde del mismo dia passo a Palacio desde el Real Sitio del Retiro, 1677, BNM Mss. 18400/130, fs. 421r-422v.*

capitan de la Guarda Española, Marques de la Guardia, y Don Pedro de Leyba Conde de Baños; y en el segundo, otros señores de la Familia de su Alteza: y detras destos venia el Coche de Respeto del Rey nuestro señor, y luego inmediato a él venia el de su Alteza, con las Armas de Aragon, que las orla la Insignia del Gran Prior de San Juan.

Volviendo otra vez al coche del rey se mostraba la primera parte del cortejo desde donde se culminaba la descripción con la noticia de los extremos que abrían y cerraban el *corso*:

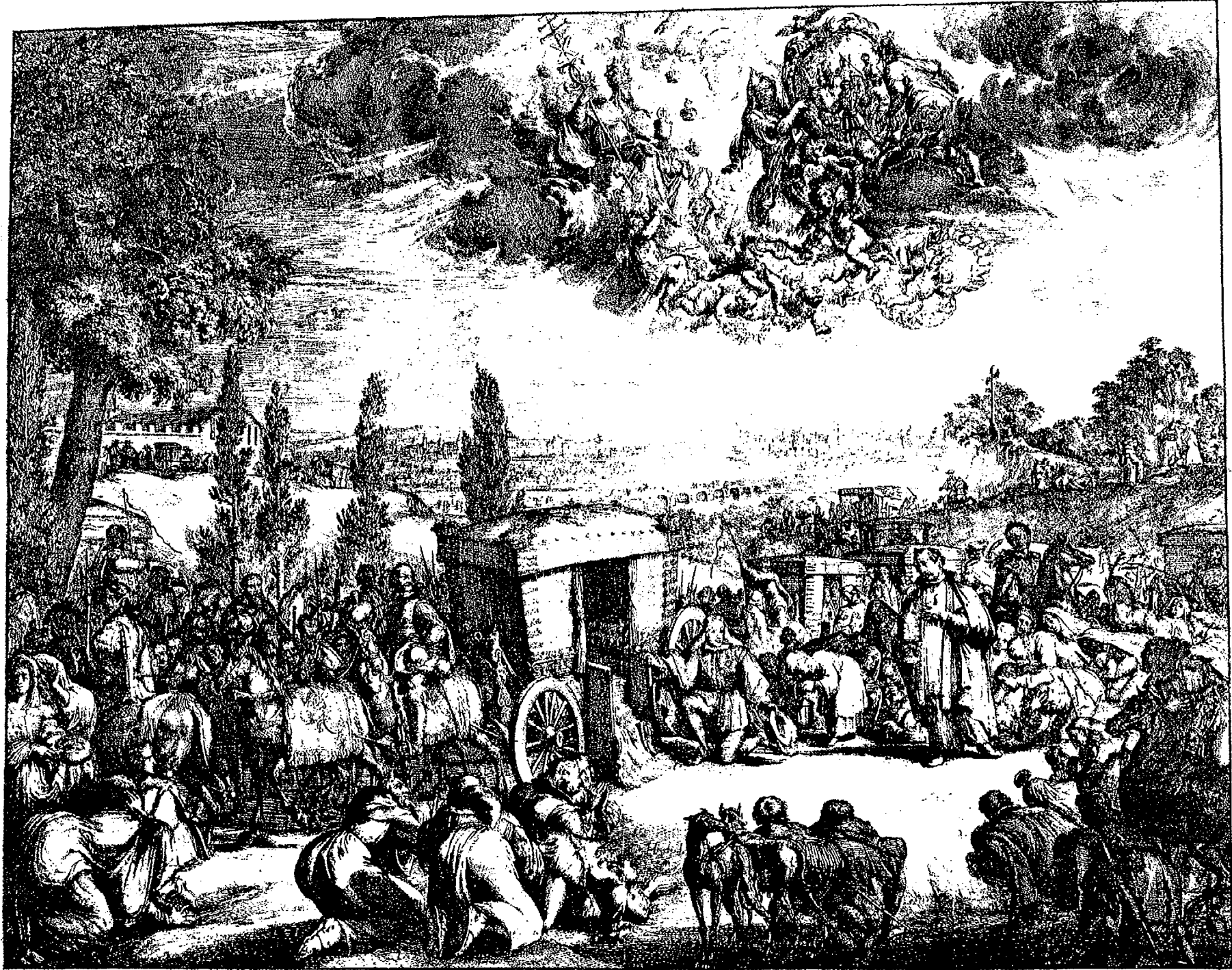
Delante del Coche del Rey nuestro señor venia en el suyo el señor Duque de Alva, acompañado de otros señores Grandes de Castilla, mostrando todos su grande afecto y lealtad: Y assi delante, como despues de los Coches de la Real Familia, venia tanto sequito de Grandes, y Titulos destos Reynos, que ocupavan sus coches todo el transito que hazen las Calles desde la del Prado, hasta Palacio.

La descripción era una visión jerarquizada de la corte a cuya cabeza se volvía una y otra vez subordinando los demás elementos y mostrando las relaciones de poder cortesanas en un momento específico⁷¹. La construcción de esta especie de friso privilegiaba la visión extática y dejando el movimiento reducido a una especie de anécdota vacía, multiplicaba con enorme eficacia la centralidad y la omnipresencia del monarca en la fiesta y en el texto.

2. 2. 3. El rey, el Santísimo y el coche

La preponderancia del coche real alcanzada en la Monarquía Católica se percibió además en que este protagonizó uno de los mitos más queridos de la *Pietas Austriaca*, la genuflexión ante el Santísimo. El encuentro de Carlos II con el viático en las cercanías del alcázar en 1685 (véase ilustración nº 3, Romeyn de Hooghe, *Carlos II ofreciendo su carroza al Viático*), modificó la tradición de sus antepasados y a

⁷¹ Véase, para una forma más esquemática, anónimo, *Relacion verdadera, donde se da quanta de la real iornada que executó el Rey nuestro Señor Don Carlos Segundo (que Dios guarde) el día 21. de Octubre deste presente año de 1679. para salir a recibir a la Reyna nuestra señora Doña Maria Luysa de Borbon. Refierese la Grandeza, Magestad; y Aparato Regio que su Magestad lleva, y los Grandes, Titulos, y Cavalleros, que van asistiendo a su Real Persona*, BNM VE 60-105.



través del importante eco que recibió tanto en lo literario⁷², como en lo plástico⁷³, sirvió para plantear una serie de cuestiones importantes sobre los coches en la corte del momento. Como Álvarez-Ossorio puso de manifiesto, el ceder el paso al Santísimo formaba parte de un antiguo acervo de tradiciones de la casa de Austria que en un momento específico de la historia de Castilla era perentorio renovar, en ese caso tratando de garantizar la continuidad dinástica⁷⁴. Pero además, arrodillarse

⁷² Entre las numerosas obras escritas para celebrar el encuentro con el Santísimo, está una pequeña colección con diversos poemillas impresos y manuscritos y una relación en prosa de autores de segunda fila, RAH Ms. 9/ 3550/ 1-12. Contiene resumidamente las siguientes obras, *Accion católica, y rendido celo con que acompañó nuestro Gran Monarca Don Carlos Segundo...*; 5 sonetos, de ellos tres de dos religiosos de la Corte, uno de Sebastián de Gadea y otro de un Grande (a lado manuscrito *El Almirante*); una quintilla y sus glosas; *A la augusta, solemne accion religiosa, de aver real obsequisamente acompañado...*, de Fernando Antonio Bustamante Bustillo Velasco y Zevallos; *La accion religiosa de Rodolfo y de Carlos dio cetro al Austria...*; el *Parangón de la fe de Austria, regulado, por la accion...*, de Gaspar Agustín de Lara, al que siguen varios poemas, un *Romance nuevo, en que se refiere la accion catholica...*; *Al rey nuestro señor del catholico zelo de haver encontrado el viatico en el campo...*, y finalmente varios sonetos. Victoria Campo menciona varias de estas composiciones, "La historia y la política a través de las relaciones...", pp. 29-30. Compuso un romance Candamo, cfr. *Bances Candamo. Obras líricas*, Fernando Gutiérrez, Barcelona, 1949, pp. 168-174 y otro romance escribió Fernando Antonio Bustamante, un soneto Fermín Sarasa y Arce y unas décimas Luis Curiel, entre otras obrillas anónimas, Pedro M. Cátedra, "Contribución a la bibliografía del pliego suelto zaragozano del siglo XVII", *Cuadernos de bibliofilia*, 7, 1981, p. 64. También hubo un par de sonetos de Antonio de Solís, M. Sánchez Regueira, *Antonio de Solís, Varias poesías sagradas y profanas*, Madrid, 1968, pp. 72-73. La aportación más interesante fue la Academia, a que dio asunto la religiosa y católica acción, que el rey nuestro señor (Dios le guarde) ejecutó el día 20 de enero deste año de 1685 encontrando un sacerdote en el campo, que llevaba el viático a un enfermo, a quien acompaño a pie, haciendole entrar en su coche hasta la iglesia de San Marcos, BNM VE 125-5.

⁷³ En las representaciones plásticas de 1685 el coche alcanzaba la categoría de atributo sacral que ya se vislumbraba anteriormente, contrapuesto totalmente a la demonización del coche que llevaba a cabo la literatura contemporánea. Romeyn de Hooghe realizó un interesante grabado, BNM Est. 13987 y Lucas Valdés pintó un lienzo con el mismo tema, *Acto de devoción de Carlos II*, que se halla en la iglesia sevillana de los Venerables Sacerdotes. Aparece mal reproducido en *Lecturas de historia del Arte*, IV, 1994, p. 227, también J.M^a González de Zárate, *Metodo iconográfico*, Vitoria, 1991, pp. 88-91.

⁷⁴ El encuentro de Carlos II con un sacerdote portando el viático en 1685, enlazaba con una larga tradición de los Habsburgo y al tiempo, la publicitación de la acción real formaba parte de un complejo programa de legitimación de la Casa de Austria. Mediante su acto de devoción el rey renovaba un vínculo particular con el conde Rodolfo IV, fundador de la grandeza de los Habsburgo. El conde había sido protagonizado una legendaria acción devota: al salir a cazar encontró a un sacerdote que intentaba vadear un río para llevar el Viático a un moribundo. Rodolfo descendió de su caballo y se lo ofreció al clérigo y tras atravesar el río le regaló su montura pues no quería servirse de un caballo que había llevado al redentor. En el encuentro de Carlos se manifestaban pues, algunos de los principales fundamentos de la legitimación religiosa de la realeza y del discurso de la *Pietas Austriaca*. El dogma del Santísimo Sacramento se convirtió en atributo vinculado a los reyes hispanos a través de una cláusula testamentaria introducida por Felipe IV y reiterada por Carlos II. En el contexto castellano del momento y en

ante el Santísimo y acompañarlo hasta el regreso a la iglesia de la que había salido era una arraigada costumbre en Castilla, obligatoria desde tiempos de Juan I (1387), en la que, como Víctor Minguez mostró, sirvió en tiempos de Carlos II para manifestar el mito del rey Sol que reconocía su obediencia al mayor sol de todos, el cuerpo de Cristo⁷⁵.

El encuentro de Rodolfo fue recordado durante generaciones por sus descendientes, que reinando en Castilla, retomaron la tradición de la mano de Carlos V y la mantuvieron después⁷⁶. Lo novedoso de la acción de Carlos II fue que cedió su carroza al Santísimo en lugar de su caballo. En realidad, este hecho tenía cierto precedente en el regalo de una silla de manos para llevar el Sacramento a los

juego la sucesión de los reinos, la *Pietas Eucharistica* se había convertido para Carlos II en una obligación legal y la renovación de los servicios rendidos a Dios buscaba obtener su favor tras cinco años de matrimonio con María Luisa de Orleans sin tener descendencia, Álvarez-Osorio Alvaríño, "Virtud coronada: Carlos II y la piedad de la Casa de Austria", en P. Fernández Albaladejo, J. Martínez Millán y V. Pinto, (eds.) *Política, religión e inquisición en la España Moderna*, Madrid, 1996, pp. 27-57, en concreto, pp. 40-42, 48. La imagen de Rodolfo I dejando su caballo al sacerdote fue tema de un lienzo pintado por Rubens y J. Wildens que Felipe IV tenía en su dormitorio y que Carlos II mantuvo en el mismo lugar, Teresa Zapata, *La entrada en la Corte...*, pp. 138 y 140. También hay que recordar el emblema con el mismo motivo de Solórzano, *Los emblemas regio-políticos*, de 1652, reproducido en González de Zárate, *Método iconográfico*, pp. 89-90.

⁷⁵ Menciona la disposición de Juan I Javier Varela, *La muerte del rey. El ceremonial funerario de la Monarquía española. 1500-1885*, Madrid, 1990, p. 74. Para el mito solar, Víctor Minguez, *Los reyes solares*, pp. 297-317.

⁷⁶ En la plaza Mayor de Valladolid Carlos V se encontró con el Viático y bajándose del caballo, se hincó de rodillas en el lodo, cfr. Juan Varela, *La muerte del rey...*, p. 75. De Felipe II se decía que yendo en litera se encontró con el Santísimo e hincó las rodillas en tierra *hasta que pasó el Señor, de que se edificaron infinito todos sus vasallos y reinos*. Yendo en coche en 1597 y encontrando el Santísimo, hizo que el príncipe Felipe acompañara el viático a casa del enfermo, Fr. Juan de Salazar, *Política española*, p. 70 y Fr. Jerónimo de Sepúlveda, *Historia de varios sucesos...*, p. 183. En 1621, Felipe IV descendió de su carroza cuando se dirigía al monasterio de San Jerónimo para su retiro luctuoso y acompañó a pie al párroco de Santa Cruz que llevaba la comunión a un enfermo, reintegrándose más tarde en las ceremonias. Lo mismo hizo en 1635 volviendo de Atocha de dar las gracias por la victoria de Nördlingen y en 1637, cuando se apeó del coche y acompañó al Santísimo a dar el viático a un enfermo y luego fue con el Sacramento a su iglesia, suceso debido al cual, se dijo, *se espera le ha de dar Dios mercedes grandes por el grande respeto y reverencia que tiene en todas ocasiones al Santísimo Sacramento, que ha sido el que ha dado el lustre que hoy tiene su casa*, M. José del Río Barredo, *Madrid, urbs regia...*, p. 149, Juan Varela, *La muerte del rey...*, p. 75 y Jesuitas, *Cartas*, vol. II, pp. 194-195. Durante la procesión del Corpus de 1654 cayó un enorme aguacero que obligo a retirarse a la Villa, los Consejos y los Grandes, pero el rey, con un predicador acompañó descubierto al Sacramento, hecho que fue recordado en sus exequias en 1666, véase, Yolanda Barriocanal López, *Exequias reales en la Galicia del Antiguo Régimen. Poder ritual y arte efímero*, Vigo, 1997, p. 141.

moribundos que había hecho la reina Mariana de Austria⁷⁷, pero la acción del rey estuvo cargada de un mayor simbolismo y además fue la culminación de un largo proceso de sacralización del vehículo real que se observaba ya desde los primeros tiempos de su uso. Desde mediados de siglo se ahondaba en esta sacralización, así, retomando el mito del carro de Apolo, metáfora del Sol, se decía del rey en 1649:

*En una carroça Delfica
que a la del cielo dio tartago,
vino el Sol de España unico
junto a su Aurora admirandonos*⁷⁸.

Como si fuera una imagen sagrada, el rey distante era adorado en el coche, concitando la admiración, la reverencia, el saludo⁷⁹. Este proceso condujo a comparar

⁷⁷ En la entrada de María Luisa de Orleans en Madrid en 1680 figuró en un gran arco situado en la Puerta del Sol el acto devoto de Rodolfo junto a otras imágenes sacras. En las puertas del arco se representaban las grandes escenas de una Pietas Austriaca que la Casa de Austria renovaba constantemente desde la acción de Rodolfo el fundador. Una de las pinturas era la acción que constituye el inmediato precedente de la que tuvo lugar en 1685. En un gran lienzo del arco aparecía la reina Mariana de Austria ofreciendo una silla de manos a un sacerdote que portaba el Santísimo Sacramento, Álvarez-Ossorio, "Virtud coronada...", pp. 46-47. La condesa d' Aulnoy recordaba haber visto cierta silla en la parroquia de San Sebastián, que la reina *madre*,

mandó construir para llevar los Sacramentos a los moribundos y a los impedidos en tiempo desapacible y tormentoso. Está forrada de terciopelo carmesí bordado en oro y cubierta de piel con clavos dorados; tiene grandes cristales y una especie de campanil con campanilla de oro. La llevan cuatro curas cuando algún enfermo de calidad quiere recibir al Señor, y van de acompañamiento muchas personas de la Corte. Mas de mil cirios alumbran, y el cortejo se detiene en las plazas que cruzan su camino.

Aulnoy, *Viaje*, vol. I, p. 189.

⁷⁸ Anónimo, *Aquí se contienen unos esdrújulos por los que se canta al Prado de San Gerónimo, de la partida del Rey nuestro señor Felipe III, y la reina nuestra señora doña Mariana de Austria, del Escorial, entrada en el Pardo, y el Real Retiro de esta Corte, y fiestas que en el se han hecho y parabién que se les da de las dichas bodas, 1649*, BNM Mss. 3912, f. 190r. En 1683 se decía que el coche real era una *Carroza Rica, ostentando ser del Sol de España; pues por todas partes reberberava el ardor de sus doradas luces*, véase la anónima, *Salida en publico, a cavallo, del rey nuestro señor Don Carlos, que Dios guarde, a dar gracias al Real Convento de Nuestra Señora de Atocha el Lunes 8 de Noviembre de 1683*, BNM VE 140-17, p. 13. Otra relación del mismo suceso decía que la carroza real era *tan rica, y hermosa, que excedia en la Grandeza, y luzimiento a la de Faetonte, toda bordada de hermosas labores de oro*, anónimo, *Verdadera y nueva Relacion de la real salida, que hizo en publico nuestro gran Monarca Carlos II...*, BNM R 18932.

⁷⁹ En el viaje de Carlos II a Aragón en 1677 antes de llegar a Daroca, un batallón hizo sus humillaciones al estribo derecho del vehículo, en tanto que los miembros del concejo se mostraban *postrados con el obsequio debido al estribo de la Real Carroça*, en la que se hizo,

el vehículo real con una custodia:

*¡Viva el glorioso Monarca, el Leon Hispano,
En un coche, a quien pueda
El Febeo rendir todo lo ufano,
Pues en primor le excede,
De Flora es el color, con fluecos de oro,
Feliz custodia de tan gran tesoro*⁸⁰.

Por ello, el que Carlos II cediera su carroza al viático en lugar del caballo como era la tradición, no fue un hecho insignificante. La afición del rey al caballo⁸¹ no era motivo suficiente para que uno de los más afamados grabadores de Europa compusiera justamente esa estampa. En ella se manifestaron una serie de

contra lo previsto, la entrada en la ciudad. Saliendo de la villa había habido *una continua afluencia de gente, que porfiaban en costear el Coche del Rey, no contentándose con haverle visto buenos ratos*, Fabro Bremundan, *Viage del rey nuestro señor D. Carlos II al reyno de Aragon...*, pp. 27-28 y 31.

⁸⁰ *Descripcion de la augusta felicissima venida a esta imperial villa de Madrid los catolicos reyes D. Carlos II y Doña Maria Luisa de Borbon su digna Consorte*, 1679, BNM VE 113-22, fs. 4r-4v. Para el carruaje de Febo, Cristóbal de Monroy y Silva, *El ofensor de sí mismo*, BAE, 49, pp. 98 y 102. Véase el interesante precedente de la silla de manos en 1629, cuando el padre Flórez relataba que el día de su bautizo el príncipe Baltasar Carlos había sido transportado en una silla de cristal de roca que provocó la admiración de los asistentes, *prefiguración del diáfano trono eterno que con aquella ceremonia del bautismo empezaba a merecer*, cfr. A. Martínez Arancón, *Geografía de la eternidad*, Madrid, 1987, p. 217. Una relación del mismo bautismo describía así la silla:

del asiento arriba todo de bidrieras, de Christal tan finas que apenas se divisavan a vellas, la guarnicion dellas de plata, con quatro cornejas de lo mismo, y encima de la dicha silla un cimbo como a manera de torre, de cosa de un palmo de alto. todo de plata maciça sobre dorada. Dentro desta silla yva la señora Condesa de Olivares con abanico, y ... en los braços el recién nacido Principe ... Yvale enseñando a una y otras partes, porque la llevavan muy poco a poco, pues la llevavan quatro ayudas de Camara, y quatro moços de retrete en cuerpo con vandas encarnadas y randas de oro.

Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 382. A propósito del grabado de Hoogue, se ha asegurado que la equiparación del vehículo real con la custodia, fue un hito que vino a anticipar las frecuentes carrozas-eucarísticas del siglo XVIII, cuyo origen estuvo en las sillas eucarísticas tan frecuentes en el siglo XVII, Isadora Rose-de Viejo, "A honor y gloria del pan": una silla de manos eucarística del siglo XVIII español", *Archivo Español de Arte*, t. LXVII, 1994, pp. 323-324.

⁸¹ Como apuntaba entre otros, el embajador de Marruecos que tratando de la manía cocheril del rey, decía que no salía en caballo nunca, solo en coche con la reina, Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 312. Recordemos el testimonio de Lantery de que Carlos II era *poco aficionado* a los caballos, Manuel Bustos Rodríguez, *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II. (Las memorias de Raimundo de Lantery. 1673-1700)*, Cádiz, 1983, p. 244. El conde de Pötting recordaba a un portugués muy ducho en ambas sillas que deseaba *poner al rey a cavallo*, a lo que el respondía, poniendo como excusa *no ser muy cursado en esta profession*, que el no se metería en ello, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. II, p. 232.

cuestiones importantes en la corte de fines del Seiscientos. Por una parte, se consolidaba la sacralización del vehículo real, que metaforizaba además la subordinación del gobierno de la Monarquía a Dios. Junto a esto, el coche mismo reenviaba a dos cuestiones importantes; la vigencia de la pragmática suntuaria que limitaba la decoración de los carruajes y la reivindicación de un coche a la española traduciendo la línea castellana de las elites de gobierno.

Es interesante que precisamente en el momento en el que se estaba proponiendo el coche como el medio más adecuado para ver al monarca, aquel alcanzara el culmen de su sacralización al mostrar que el privilegio de entrar en el carruaje del rey estaba reservado al Rey de reyes. En el contexto del pensamiento trascendentalista del momento, el ofrecimiento de Carlos al viático mostraba la subordinación a la religión que propugnaba el régimen. Enlazando con el tópico del coche o el carro o el auriga como imagen del gobierno, Carlos II estaba dando las riendas del reino a Dios. Ya desde Ruscelli y su empresa filipina, cargada de contenido religioso, el coche o carro y el cochero se habían consolidado en la literatura emblemática hispana como símbolo del gobierno, siguiendo antiguas tradiciones⁸². A comienzos del reinado de Felipe V el motivo del carro quedó un

⁸² La figura mítica a la que podía asimilarse el cochero incidía en este sentido: Faetón, el cochero por antonomasia aparecía como ejemplo de la inexperiencia y la conducta impulsivas según una tradición literaria de raigambre clásica. El tema se remontaba a *La Odisea* y *Las Metamorfosis* ovidianas. Alciato lo utilizaba como símbolo de los vanos príncipes: *Ves a Faetón como hecho carretero/para regir el carro hecho de fuego,/como desque abrasó a el mundo entero/cayó del exe en que subió de ciego./Desta manera a los que el placentero/mundo subió a reinar, subidos luego/con la Fortuna, sus reinos destruyen/después, o caen, o mueren, o al fin huyen*, Alciato, *Emblemas*, ed. M. Montero Vallejo, Madrid, 1975, p. 120. Para otros era la temeridad. J. Pérez de Moya, en su *Philosophía secreta de la gentilidad*, de 1585, decía que fue *vanaglorioso y arrogante* y que *los grandes imperios, y administraciones, y republica, no se han de encargar a mozos ni a hombres de poco saber, mas a sabios y experimentados*, edición de Carlos Clavería, Madrid, 1995, p. 244. Pero más allá de Faetón, pensadores políticos y moralistas gustaron de esta metáfora del cochero y el carro. Hernando de Soto traía el carro bajo el mote *Consilium prauae mulieris*, consejo de mujer mala, representado por un carro tirado por dos caballos del que caía Teseo. La redondilla rezaba: *Creyendo a Fedra Teseo/ matar a Hipólito quiso,/ pero huyendo de improviso/ se libró del mal deseo./ De un carro vino a caer/ espantado de animales,/ que siempre consejos tales/ da una perversa mujer*, Hernando de Soto, *Emblemas moralizadas*, 1599, edición facsímil de C. Bravo-Villasante, Madrid, 1983, fs. 61-63. Algo después Sebastián de Covarrubias Horozco traía también el coche. Bajo un sencillo dibujo que representa un carruaje tirado por dos caballos se leía: *Al mancebo que no tiene experiencia,/ no se le debe cometer gobierno,/ si alcanza ingenio, fáltale prudencia,/ y en caso humano, es sujeto tierno:/ no basta la teórica o la ciencia,/ ni leyes de Partida, o del Cuaderno,/ si no practica un tiempo y se ejercita,/ en cualquier ocasión se precipita*. El comentario de Covarrubias al emblema era que *grandes inconvenientes trae consigo el ocupar en gobiernos gente moza, que como poco experimentada y falta de prudencia, hacen mil desatinos, y todos son a cuenta de los que*

poco oscurecido⁸³ y se retomó la tradición anterior, dejando el coche y siguiendo al Santísimo a pie⁸⁴, pero la novedad iniciada por Carlos II fue plenamente

proveen los tales cargos, es buen ejemplo el de Phaetón disfrazado en un cochero, Cfr. Sebastián de Covarrubias, Emblemas morales, 1610, edición de C. Bravo-Villasante, Madrid, 1978, Centuria II, emblema 69. Saavedra Fajardo traía a colación el carro en su empresa 64, Resolver y ejecutar, cuyo dibujo era un carro antiguo falcado, vacío y tirado por dos caballos. La empresa trataba de la rapidez en la actuación del príncipe y el autor explicaba así el emblema:

Usó la antigüedad de carros falcados en la guerra, los cuales a un tiempo se movían y ejecutaban, gobernadas de un mismo impulso las ruedas y las falcas. La resolución en aquéllas era herida en éstas, igual a ambas la celeridad y el efecto. Símbolo es esta Empresa de las condiciones de la ejecución,...significando por ellas la actividad de su poder y la presteza con que obra. Tome la prudencia el tiempo conveniente (como hemos dicho) para la consulta. Pero el resolver y ejecutar tenga entre si tal correspondencia, que parezca en un mismo movimiento el que los gobierna, sin que se interponga la tardanza de la ejecución. Porque es menester que la consulta y la ejecución se den las manos, para que, asistida la una de la otra, obren buenos efectos.

Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, 1640, F.J. Díez de Revenga, Barcelona, 1988, pp. 446-447. Otros autores se hicieron eco de motivos parecidos:

¡Dios os guarde cuando va ciego el cochero deste cuerpo! Porque dijo un filósofo antiguo que el cuerpo del hombre era un carro llevado por dos caballos, conviene a saber, odio y amor; pero, porque eran desbocados, les había dado la providencia divina un cochero muy discreto que era la razón, y, si éste ciega, considerad cuál andarán los caballos por mil despeñaderos, mostrándose más crueles y tiranos que las fieras que habemos dicho.

Antonio de Eslava, *Noches de invierno*, 1609, J. Barella Vigal, Pamplona, 1986, p. 243. El padre Nieremberg escribía en 1649 que el gobierno de las repúblicas,

no solo se significa con la semejanza de nave, sino también con la metáfora de carro, y así fue mostrada al profeta Ezequiel la Providencia Divina y gobierno del pueblo hebreo, en aquel carro de cuatro animales misteriosos, que estaban todos llenos de ojos, porque los que llevan el carro de la república son los magistrados, y estos deben estar muy atentos y vigilantes.

J. Eusebio Nieremberg, *Epistolario*, edición de Alonso Cortes, Madrid, 1957, p. 87.

⁸³ En un dibujo atribuido a Churriguera para la decoración de la entrada de Felipe V en 1701 se ilustraba el mito de Faetón, pero no el tradicional momento de la caída del carro, sino cuando su padre accedía al deseo del joven de ser reconocido y de legitimar su filiación, problema más candente en ese instante. Con todo, no hay que perder de vista la conducción del carro como metáfora del buen gobierno, véase, T. Zapata Fernández de la Hoz, "Iconografía del poder: probable dibujo de Churriguera para la entrada en Madrid de Felipe V (1701), *AEA*, 275, 1996, pp. 287-305.

⁸⁴ El mito se continuó con Felipe V, cuyo encuentro con el Santísimo también fue celebrado con una pléyade de poemillas en 1701. Un aviso relatava como viniendo el monarca de la Casa de Campo encontró a un sacerdote que volvía en su coche con el Viático a la parroquia de San Sebastián y *para manifestar su Real Piedad, y Religion fervorosa, se apeo del cavallo, y acompañó al Rey de todos los Reyes al estrivo, hasta que dexó a la Santa Magestad en su Trono; sirviendo a todos de mucha edificacion: renovando las memorias de nuestro amado Carlos, que introduxo algunos años antes esta Magestuosa llaneza, Gaceta de Madrid, n° 10, marzo de 1701, en Margarita Torrión (ed.), *Cronica festiva de dos reinados en la Gaceta de Madrid (1700-1759)*, Toulouse, 1998, p. 33. Para los poemillas, véase, el anónimo, *Aplausos christianos de nuestro gran monarca rey señor D. Felipe V.**

institucionalizada y ampliada en 1711 al dictarse un auto por el que se ordenaba que encontrando el Consejo al Santísimo le acompañase a pie y entrase el sacerdote en el coche del Presidente de Castilla, a la sazón la segunda autoridad del reino⁸⁵.

Es bastante probable que más de un cortesano europeo se hubiera sorprendido viendo el grabado del holandés, pero no tanto por el acontecimiento que allí se plasmaba, cuanto por el vehículo real. El carruaje que llevaba el rey Católico era uno de esos coches característicos de la corte madrileña tan denostados por los embajadores y viajeros franceses desde hacía dos décadas⁸⁶. La condesa de

(que Dios prospere) en la religiosa, real, y catolica accion, que executo el sabado cinco de marzo, acompañando a pie a un sacerdote, que bolvia con el viatico a la parroquial de S. Sebastian, 1701, BNM R 39629/13. No menos de 10 composiciones celebran el encuentro. También el Aplauso panegyrico que celebra la segunda accion de nuestro Catolico Monarca Don Felipe Quinto (que Dios guarde.), BNM R 39629/14, con un soneto y un romance compuestos por Martín Dávila y Palomares.

⁸⁵ El auto, dado en Madrid a 23 de mayo de 1711 tras la visita general de la Cárcel de Corte, decía: *Con motivo de aver encontrado el Consejo, viniendo a la Visita general, al Sacrosanto Cuerpo de Dios Sacramentado.... i con la justa reflexion de quanto deve venerarse tan Sagrado Misterio, en cuyo mas profundo, i reverente culto se logran las mayores soberanías; i de los exemplares de los Señores Reyes, que han practicado la catholica demostracion de su real Asistencia, acordo que, aunque el Consejo vaya junto a quialquier funcion, si en el transito hallare algun Sacerdote, que lleve por Viatico al Santísimo, dexen los coches el Presidente, o Governador, i todos los Ministros, i tomando el Sacerdote el de dicho Presidente, le acompañen a pie, hasta dexarle colocado en su Sagrario en la Iglesia, de donde uviere salido; i desde la dicha Iglesia buelvan a continuar el acto interrumpido con la veneracion del acompañamiento de su Divina Magestad: lo qual se execute inviolablemente, cfr. Tomo tercero de Autos Acordados, l. lib. l. fs. 1-2. (edición facsímil, Madrid, 1982). Hay constancia de que el monarca volvió a usar del coche pues en el Corpus de Granada en 1782 se pintó un lienzo que adornaba una de las arquitecturas efímeras que representaba a Carlos III ofreciendo su carroza al Viático, véase, M^a. J. Cuesta García de Leonardo, *Fiesta y arquitectura efímera en la Granada del siglo XVIII*, Granada, 1995, p. 330.*

⁸⁶ Repárese en los comentarios de Brunel, Muret, Jouvan o Herauld sobre los coches de la corte que tenían por toscos y fuera de moda. Brunel decía en 1665 de las carrozas de la corte que eran *tan pesadas, que el servirse de ellas en lugares tan desiguales es condenarse a la rueda*. Decía también que,

no se las ve tiradas mas que por mulas, y tan solo al rey y a su caballerizo mayor les está permitido el poner mas de cuatro. No se nota otra magnificencia más que algunos dorados en las cerraduras y en el interior de la imperial; la mayor parte de esas casas volantes están cubiertas por hules, Mercadal, Viajes, vol. III, pp. 261, 263 y 270. Jean Muret se halla en Madrid en 1666 y exclamaba:

...que no pueda deciros también algo de sus carrozas, que van todas ellas arrastradas por mulas, incluso las de los más grandes señores, y los cocheros que no tienen asiento y que se ven obligados de todos modos a guiar a caballo lo mismo que nuestros coches. Observan una falta de grandeza que merece bien llenar el resto de esta página. Todo el mundo puede enganchar el numero que quiera; pero no hay mas que el rey, los embajadores y las gentes de las mas alta calidad que puedan enganchar los dos que van delante con grandes cuerdas que tienen por lo menos cinco anas.

Aulnoy decía de las carrozas de Carlos II que eran distinguibles,

*por estar forradas de hule verde y tener su techumbre abarquillada, como las tartanas, pero no de mimbre como estas. Su trabajo de talla es muy tosco y las portezuelas se abren hacia abajo, todo lo cual sirve para darles un aspecto poco agradable. No comprendo como un Rey tan poderoso quiere servirse de tales carrozas, y aquí me dicen que, por usarse de aquella forma en tiempos de Carlos V, cuantos Reyes han subido al trono después de aquel famoso Emperador quisieron conservar algunas de sus costumbres. Ciertamente será necesario que haya razones muy atendibles para que tan altos personajes usen tan malas carrozas, cuando las usan comodísimas algunos grandes señores que traen las suyas de Francia o de Italia*⁸⁷.

No se trataba exactamente de prejuicios antihispanos; como estudió

Ibidem, vol. III, p. 551. Un ana era aproximadamente 1,25 metros de longitud. Jean Herauld, que viajaba por España en 1669, criticaba los coches del rey y los cortesanos por su mal gusto, aunque aseguraba que las había, mejores, traídas de Italia, pertenecientes a gobernadores de provincias, que las habían traído al volver de allí, pero en pequeño número, *Ibidem*, vol. III, p. 573. Jouvin decía en 1672 haber visto al rey pasearse por la ciudad seguido de diez o doce alabarderos y otros tantos caballeros y algunas carrozas; no hay nada tan triste ni de tan poca apariencia como su corte, *ibidem*, vol. III, p. 599. Juan Bautista Labat, que estuvo en España entre 1705 y 1706, contaba que las carrozas nada tienen de magnífico. La mayor parte están rodeadas y cubiertas de hule verde. Los tirantes de los caballos son de cuerda y en su longitud consisten la magnificencia y la cualidad de sus amos, *ibidem*, vol. IV, p. 522.

⁸⁷ Condesa d' Aulnoy, *Viaje por España...*, t. I, pp. 171-172. Esta describía carrozas al estilo francés, pero también otras, cuyas

portezuelas eran como las nuestras antiguas, las que se abren hacia abajo, de modo que cuando las damas quieren apearse sin enseñar el pie, se bajan las portezuelas hasta el suelo. Reciben luz interior a través de vidrios como dos veces la palma de la mano; la imperial de la carroza se cubre con barragán gris, con grandes cortinas de la misma tela pendientes al exterior, y sujetas abajo con grandes botones. Todo contribuye a formar un desastroso conjunto, y se va en tales vehículos encerrados como en un baul.

De otra de estilo francés decía que tenía,

seis cristales grandes y estaba construida como las francesas, excepto la imperial, que resultaba muy baja y, por consecuencia incómoda. En el interior había una cornisa de madera dorada tan grande como la de un aposento, y todo lo exterior estaba dorado, lo cual solo se permite a los embajadores y a los extranjeros. Las cortinas son de damasco... Los tiros son de seda o de cuerda tan sumamente largos que las mulas distan entre si más de tres varas.

Condesa de Aulnoy, *Viaje por España...*, t. I, pp. 166-167. En otra ocasión insistía en la mala calidad de los vehículos, asegurando que debido a la suciedad de las calles de Madrid, tampoco se podía ir en las carrozas si no se llevan todos los cristales cerrados o las cortinas bajadas, aunque a pesar de ello el agua entra muchas veces por los intersticios inferiores de las portezuelas, que no suelen ajustar bien, *ibidem*, p. 169. Era comprensible que el embajador francés trajera de su país en 1679 20 caballos de coche y sus propios vehículos, en vez de adquirirlos en Madrid, AHN Consejos Leg. 13215, sf.

Wackernagel, poco después de 1660 surgió en la corte francesa un nuevo modelo de carruaje, la *grand carrosse* o coche cerrado, que supuso una enorme innovación desde el punto de vista técnico, estético y del ceremonial⁸⁸. Por esa razón se sorprendían tanto los viajeros franceses con los vehículos de la corte madrileña, especialmente con los del rey, aunque reconocieran la existencia de otros de estilo más moderno, que se podían encontrar en las mismas caballerizas reales⁸⁹, lo que hacía aun más evidente que la elección del coche de Carlos no era inocente. Con ese vehículo, el rey estaba mostrando por un lado, el cumplimiento de las pragmáticas, recuérdese que carruajes tipo *gran carrosse* se habían prohibido en 1674 y 1684⁹⁰, mientras por otro, aparecía en uno típicamente castellano. En este último sentido, el coche reenviaba a otro cúmulo de significados. Ya dijimos que en la década de 1620 se había tenido al Emperador por el introductor de los coches en Castilla y en torno a los años 1680, el tema había vuelto a la palestra. En el grabado se reivindicaba esta tradición mostrando un coche considerado propio de su época, al tiempo que se enlazaba con su figura; en la parte superior de la estampa aparecía una eclesiofanía, un rompimiento de gloria dejaba ver una alegoría de la Iglesia mientras otras figuras sostenían un medallón en el que estaba representado un acto piadoso de Carlos I y unos angelotes sostenían una filacteria donde se podía leer *Maiorum exemplo*⁹¹. El coche de Carlos I y su escena piadosa ponían de manifiesto la impronta castellana de

⁸⁸ R. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, pp. 17 y ss.

⁸⁹ Un documento de 1674 traía una estufa *a la moda q embio el Sor Duq a la Cav^a de terciopelo carmesi para servir a SE* y de otra estufa también *a la moda* de terciopelo labrado verde. Además había ejemplares traídos de Francia, Países Bajos y Alemania, AGPR Administrativa Leg. 1079, s.f. La famosa carroza negra es un vehículo de este tipo, traída probablemente de Francia o los Países Bajos (MCM 10008001). Fue considerada en el XVIII como de Mariana de Austria, la madre de Carlos II, también se dijo que fue realizada para los funerales de María Luisa de Orleans, primera mujer de ese rey, véase Isabel Turmo, *Museo de carruajes*, pp. 34-35.

⁹⁰ Véase al respecto el capítulo 4. En septiembre de 1689 el Nuncio comentaba que la carroza y litera destinadas a la entrada de la reina *son de lo mas esplendido y rico que ha sido posible dentro de las prescripciones de la Pragmatica, observadas tambien en este caso. Estan cubiertos por dentro y por fuera de precioso terciopelo, trabajado expresamente en Toledo*, Príncipe Adalberto de Baviera y G. Maura Gamazo, "Documentos inéditos referentes a las postrimerías de la Casa de Austria en España", *BRAH*, vol. LXXXVIII, 1926, p. 519.

⁹¹ Víctor Minguez, *Los reyes solares*, p. 313. El cuadro de Valdés Leal traía por contra al padre tiempo portando un urobobos en cuyo interior aparecía la leyenda del conde Rodolfo, González de Zárate, *Método iconográfico*, pp. 88-89.

la corte de Carlos II en esos momentos⁹².

La tendencia al protagonismo de los coches del rey se profundizó en las décadas siguientes a la llegada de los Borbones en 1700, cuando la imagen real se asoció permanentemente a sus coches y se publicitaron las nuevas formas de ver a los reyes y de representarlos en sus vehículos⁹³.

2. 2. 4. Los coches de los embajadores

Ya antes de que a fines de la primera década del Seiscientos el embajador español en París se sirviera de un coche, los carruajes cumplían un importante

⁹² Véase Álvarez-Ossorio Alvaríño, "El favor real...", pp. 408-409.

⁹³ Puede verse la *Gaceta de Madrid*, M. Torrión, *Cronica festiva de dos reinados...*, pp. 5-7, 29-30, 32-35, 50, 64-65, 89, etc. En un contexto tan especial como la guerra de Sucesión, cierta relación de 1710 decía que los monarcas, ausentes de la corte desde hacía 5 meses, habían recorrido las calles Mayor y Platerías en la carroza dorada, *por tener los vidrios tan capaces y de tan gran magnitud, que se pueden registrar aun de los balcones mas altos*, y no era inocente el dato, porque lo que se trataba era de subrayar que por fin -*Feliz y deseado arribo de la Reina*, se titulaba la relación- se volvía a ver a los monarcas en su corte, alejado ya el enemigo de sus cercanías, anónimo, *Feliz y deseado arribo de la Reina*, Alenda, *Relaciones*, n° 1698.

En tiempos de Felipe V proliferaron las imágenes del rey en carruaje, como los dibujos realizados por Isidro López de la Fuente para la entrada de Felipe V en su desposorio (BNM Barciá 1325-1327), el grabado de Berterham, *Embarque de Felipe V en Barcelona*, de 1704 (MNM inv. 417), el grabado de Palotta que representaba la salida real a la campaña de Portugal en 1704, (ilustración n° 5) el grabado de la entrada de Felipe V en Sevilla en 1729 de Pedro Tortolero, un dibujo que representaba al rey acompañado de su esposa Isabel de Farnesio pasando revista al regimiento de Dragones „Real de la Reina“, en 1737, (MEM inv. 40597), etc. Uno de los dibujos de de la Fuente y el grabado de Palotta en Y. Bottineau, *El arte en la corte de Felipe V*, Madrid, 1986, láminas, CXXII-B y IX respectivamente; para la entrada sevillana, Aurora León, *Iconografía y fiesta en el lustro real: 1729-1733*, Sevilla, 1990, pp. 161-163. Para algunos de los cambios en el ceremonial real con los Borbones, Carlos Gómez-Centurió Jimenez, "Etiqueta y ceremonial palatino durante el reinado de Felipe V: el reglamento de entradas de 1709 y el acceso a la persona del rey", *Hispania*, LVII/3, n° 194, 1996, pp. 965-1005.

Para los carruajes en las relaciones véase, *Relacion verdadera, y los capítulos de Carta, que escribieron de Francia... en que dan noticia del despedimiento de Nuestro Rey Phelipe V (Dios le guarde) de su Abuelo el Rey Christianissimo*, Alenda, *Relaciones...*, n° 1548, la *Entrada del Rey D. Phelipe 5° a cavallo*, 1701, *ibidem*, n° 1576 y la *Relacion pronta de la salida que hizo su Magestad (que Dios guarde) a las Fronteras de Portugal, el día quatro de março de este año de 1704*, *ibidem*, n° 1623.

Para ejemplos posteriores del coche en el ceremonial real véase *Las artes triunfantes en el coche de la serenísima princesa de Asturias*, 1786, BPR III/ 6496 (9) y su continuación, del mismo título y fecha, escrita por el Conde de Toreno, BPZ C-II/ 394. Agradezco a Doña Concha González Díaz de Garayo, Directora de la biblioteca zamorana haber puesto a mi disposición este documento.

papel en la imagen de este y de otros representantes reales⁹⁴. Para embajadores, como para gobernadores⁹⁵ o virreyes⁹⁶ el coche, junto a otros elementos, se convirtió en un instrumento que venía a mostrar el poder del monarca a quien servían, pero también para mostrar su propio status y poder como linaje⁹⁷. Por ello

⁹⁴ En 1559 al poco de haber entrado de virrey de Nápoles el duque de Alcalá, don Pedro Afán de Ribera, se servía de los coches y de los caballos en las recepciones de personajes importantes, recibiendo al cardenal de Guisa como si fuera un rey, cfr. C.J. Hernando Sánchez, "La gloria del caballo..." p. 277. En 1582 el conde de Olivares llegó a Roma con gran comitiva y en la primera audiencia pública con el Papa se presentó con un séquito de 100 carrozas. En Madrid se desaprobó que su cortejo superara en 6 carrozas al de la princesa Savelli en el bautizo de un sobrino del Papa, cfr. M. Antonietta Visceglia, "El ceremonial español en Roma en la época de Felipe II", en AA. VV. *Felipe II y el Mediterráneo*, vol. I, pp. 170 y 172-173.

⁹⁵ En las fiestas realizadas en 1648 en Milán con motivo de la estancia de la reina Mariana de Austria camino de Madrid fueron prohibidas las carrozas durante la entrada, salvo una *bellissima* que estreno el Marques Gobernador,

Estava cubierta toda la carroza de terciopelo azul claro con franxas de plata, y della curiosa, como ricamente obradas dos flecaduras grandes en las cenefas, y muchas guarniciones no menos vistosas. Lo que en otras carrozas es hierro, en esta se mostro plata con labores, hojas, y molduras de mucho primor en repartimientos distintos, entalladas las maderas, y ruedas de labor menuda, y costosa. Guavianla quatro cavallos blancos con guarniciones, y bortas en la misma conformidad de azul y plata. Si su dueño no estuviera calificado de buen gusto, lo quedara con la eleccion de esta alhaja.

Fr. Antonio de León y Jarava, *Real viage de la reyna nuestra señora Doña Mariana de Austria, desde la Corte, y ciudad imperial de Viena, hasta estos sus reynos de España*, 1649, BNM 2/12864, f. 8r.

⁹⁶ En 1629 Suárez de Figueroa preguntaba retóricamente si al virrey le faltaban en su casa cavallos y carrozas de tan rica pompa y aparato como los que poseía el monarca, cfr. *Pusilipo. Ratos de conversacion en los que dura el passeio*, 1629, citado por C.J. Hernando Sánchez, "Virrey, Corte y Monarquía. Itinerarios del poder en Nápoles bajo Felipe II", en *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, T. III, p. 389. En 1652 cuando el duque de Montalto llegó a Valencia como virrey entró a caballo, pero mostró su silla y su coche vacíos, imitando las entradas reales:

luego se seguía la silla de manos jarifamente costosa, cubierta con su terliz, y conducida alternativamente de quatro Moros con casacas, y calçones de la misma librea de los lacayos. Iba luego la carroza de la persona tan desahogada, que fue precisso elegir las calles mas anchas para que pudiesse caber, era de terciopelo negro la cubierta, con franjas, y fluecos de oro, y de brocado por de dentro; seguía la carroza de la Camara con los Gentileshombres de su Excelencia.

Relación de la iornada que hizo a España el excelentissimo señor Principe Duque de Montalto, quando vino por virrey, y capitan general del reyno de Valencia, el año M.DC.LII, Alenda, *Relaciones*, n° 1128. En 1655 el duque de Osuna salía de la corte como de virrey de Valencia con 50 acémilas, 12 coches, 6 literas y 300 mulas, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 189. Contrariamente, estando don Juan de Austria de virrey de Cataluña, apenas si tenía fondos con los que mantener su casa. Habiendo recibido de Luis Méndez de Haro 4 caballos, un tiro de mulas y una carroza, comentaba que aun le faltaban medios para andar *reparado en lo tocante a la Cavalleriza para poder acudir promptamente donde pidiere el serv° de Su Magd q es el fin q me obliga a dar a Ve estos embarazos*, RAHM A 104, f. 139.

las embajadas eran un gran costo para el rey y no menos para el embajador. Lo apuntaba certero Cristóbal de Benavente, en cuya opinión el embajador ostentaba su grandeza,

*con multitud de criados, de libreas, de carroças, de azemilas, reposteros, recamara, plato, i gasto suntuoso, que todo corresponda a la grandeza del Principe que le embia, i a la del que le a de recibir. Para esto suelen los Reyes, i Principes dar crecidas ayudas de costa a sus subditos, i ellos ponen de su casa gruesas cantidades*⁹⁸.

Los coches, los caballos o la caballeriza en general, estaban entre los elementos de propaganda más caracterizados en el mundo cortesano⁹⁹. En el caso de los embajadores, ya desde el comienzo, pues los coches en la recepción del anfitrión al embajador hablaban de la estima política a su señor¹⁰⁰, mientras el status del

⁹⁷ ilustra estas facetas representativas, Béatrice Torrione, "Representar al rey. Las fiestas del duque de Alba en París: 1703-1711", *Reales Sitios*, 150, 2001, pp. 2-15.

⁹⁸ Cristóbal de Benavente, *Advertencias para Reyes, principes y embaxadores*, 1643, BNM R 7283, p. 214.

⁹⁹ Su valor como tales aumentaba en gran medida porque los coches estaban destinados muy frecuentemente, sobre todo en las embajadas extraordinarias a una vida muy corta pues su funcionalidad acababa con el fin de la misión para la que fueron creados. La mayor parte de ellos se vendían tras su uso, como se hizo con los de la embajada en París del duque de Pastrana que trataremos inmediatamente, vendidos al dejar la ciudad el duque, AHN Osuna Leg. 221-30 (Cartas). El celo de algunos logró salvar de la destrucción algunas piezas, como las tres carrozas del marqués de Fontes embajador portugués en Roma en 1716, que fueron enviadas a Lisboa, Magalhães, Pinho y Bessone, *Embaixada do Marquês de Fontes...*, p. 60.

¹⁰⁰ En un contexto de acercamiento excepcional entre las dos coronas, cuando llegó a Inglaterra el embajador extraordinario de la corte Católica, este fue recogido por el embajador inglés *con muchas carroças del Rey*. Al ir a palacio, ya en Londres, el marqués de Hamilton le fue a recoger con mas de 60 coches y al regreso *volvieron a casa con infinitos coches, y las calles tan llenas de gente, que apenas podíamos passar*, *Entrada de Don Juan de Mendoza, Marques de la Hinojosa, Embaxador Extraordinario, en Inglaterra*, 1623, publicada por Polanco Romero, *Relaciones del siglo XVII*, pp. 60, 61 y 64. Por el contrario, en marzo de 1655, Barrionuevo se quejaba de las noticias que escuchaba acerca de que Cronwell, llegando el embajador de Genova a Londres se ponía de gala y le enviaba su carroza con otras 40 más de a 6 caballos con mucho acompañamiento de señores y que otro embajador que había ido a Francia había hecho lo mismo, tratando todos de maquinan contra España, *Avisos*, BAE, 221, p. 116. A fin de regular estas recepciones se creó en la Monarquía Católica el cargo de Introdutor de embajadores desde 1626. Entre sus funciones se hallaba la de,

Que una jornada antes que haya de entrar en la Corte el Embajador que viniere, sea ordinario o extraordinario, le salga a recibir y a saber de él la hora de su entrada para advertir de ello en la posada que le estoviese apercibida y acompañarle el mismo Conductor, como lo hara, volviendo

embajador se percibía también en el uso que podía hacer de sus coches o de los del monarca en la corte¹⁰¹. Por otro lado, según la potencia a la que representaba y de acuerdo a sus propias posibilidades económicas, así sostenían los embajadores sus caballerizas y en ellas sus carruajes¹⁰². Mediante sus carruajes, el embajador subrayaba los ritos de paso de su señor y las circunstancias extraordinarias habidas en su corte tratando de dejar en la mejor *opinión* a su señor¹⁰³, al tiempo que participaba en las ceremonias de la corte que le acogía y

al lugar y viniendo con el Embajador en coche o a caballo, como él viniese, guardandole el respeto en los lugares.

M. Gómez del Campillo, "El espía mayor y el conductor de embajadores", en BRAH, T. CXIX, 1946, pp. 317-339, especialmente 329 y ss. En la corte francesa los caballos se sustituyeron en 1629 de forma definitiva por las *Carrosses des Ambassadeurs*, reservadas para las entradas de este tipo, Jobé, *Au temps des cochers*, p. 40.

¹⁰¹ Villars, el embajador francés en Madrid, se quejaba a fines de los años 1670 de haber sufrido pérdida de sus privilegios como embajador y decía estar persuadido de que el rey de Francia había de estar gustosamente de acuerdo *en cuanto a igualar el trato de sus embajadores en las dos cortes*. Entre las ventajas que tenía en Francia el embajador de España, mencionaba las relativas a los coches. Decía que *salía con seis caballos enganchados por París, cuando le agradaba* y que la embajadora entraba en la carroza de la reina, Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 721-722.

¹⁰² El embajador imperial, conde de Pötting, aseguraba tener 4 coches, pero compraba entre febrero de 1664 y septiembre de 1667 al menos 3 carruajes y dejaba dorar nuevamente otro. En 1671 y 1673 compró también sendos vehículos, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. I, pp. 15, 115, 130, 197 y 322 y vol. II, pp. 158 204 y 393. También aseguraba en 1671 tener 24 personas de lacayos y caballeriza, *ibidem*, vol. II, p. 198. En agosto de 1686 Lancier, ministro en Madrid de Maximiliano Manuel, el elector de Baviera, escribía a este comunicándole que *todos los ministros extranjeros tienen coche y postillon* y que había adquirido una casa y un coche *muy presentables*, P. A. de Baviera y G. Maura Gamazo, "Documentos inéditos referentes....", BRAH, vol. LXXXVI, 1925, p. 187.

¹⁰³ En abril de 1666 con motivo de la boda del emperador se organizó en Madrid una fiesta por el duque de Medina de las Torres. El embajador del emperador acudió con sus 4 coches y relató en su diario: *llegue alla con mis quatro coches, haviendo sido reconocido el del cuerpo el mas rico y lindo que se haya visto en esta Corte*. Sin embargo, el carruaje napolitano del duque *no pareçio bien*, por su forma ochavada, aunque cabían en él 10 personas. El conde insistía en su diario, que después del coche del duque *iva el mio vaçio, aclamado y aplaudido de todos*, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. I, pp. 197-198. El conde de Pötting podía creer que como embajador había estado por encima del duque de Medina, procurador del emperador y que con su vehículo tan *aplaudido* había cumplimentado mejor a su señor. Estos acontecimientos obligaban a una competencia suntuaria importante; para celebrar el cumpleaños de la emperatriz en agosto de 1671 el conde fue a palacio a ver a los reyes sacando *nuevo coche, harto ayroso* y para celebrar la nueva boda del emperador en diciembre de 1673 volvió a sacar *coche rico y livrea luçida*. La sociedad cortesana podía sin embargo, juzgar con otros ojos estos dispendios; el mismo Pötting refiriendo la primera audiencia pública del embajador francés escribió en su diario que sacó *unos buenos quatro coches*, pero añadía malicioso, *que ya le havian servido en su Embaxada de Polonia*. De la primera función pública de su propio sucesor, el conde de Harrach, decía que había habido *moderado acompañamiento, y todo lo demas muy ordinario*, *ibidem*, vol. II, pp. 204,

en las de los demás enviados, mostrando las relaciones entre las diferentes Coronas¹⁰⁴. Por esas razones, carruaje y caballeriza también eran objetivo principal en el enfrentamiento ritual, en las disputas por la etiqueta y en los choques violentos suscitados por estas cuestiones¹⁰⁵.

El acto más relevante de todos los que podía realizar un embajador era la entrada públicas, acontecimiento que podía hallar amplio eco. En ella, los coches no sólo evidenciaban la riqueza del enviado y de su monarca, mediante el tipo de vehículo utilizado, su número y disposición, también posibilitaban la plasmación de un programa iconográfico relativo al objeto de la embajada o a la imagen de la

393, 103 y 400 respectivamente. También comentaba Villars, el embajador francés, la llegada del el marqués de Grana, embajador del Emperador, en términos no demasiado elogiosos. Decía que su entrada se aguardaba desde días atrás,

Debía de ser magnífica, según la opinión que él mismo había esparcido y los medios que el emperador y el rey de España le proporcionaban para poder hacer el gasto, porque cobraba de esos dos príncipes cerca de cuarenta mil escudos; había recibido mas de veinticinco mil para su viaje. Por fin hizo la entrada el 22 de julio con bastante sencillez y economía, libreas grises, con carrozas de mediocre lucimiento, y por ello atrajo sobre sí la murmuración del pueblo de Madrid, acostumbrado a no estimar mas que las locas magnificencias de las ceremonias públicas,

Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 727

¹⁰⁴ El conde de Pötting prestaba con frecuencia su coche para las primeras recepciones de otros embajadores, así en la del embajador de Venecia, el Nuncio y el embajador de Holanda en 1664. En 1665 al conde de Harrach, en 1666 envió el coche de cámara al embajador de Malta a su primera Audiencia, etc, cfr. *ibidem*, vol. I, pp. 55, 66, 69, 148, 150 y 176. En enero de 1693, Enrique Wiser, que había sido nombrado medio año antes, Enviado extraordinario del Elector Palatino, hizo su entrada publica. Mariana de Noeburgo contaba al Elector que había sido magnífica y muy lucida. Le siguieron 12 carrozas sin contar las del rey y las dos suyas propias, aunque no había convidado a nadie, lo que probaba que no era tan odiado como decían, P. A. de Baviera y G. Maura Gamazo, "Documentos inéditos referentes....", *BRAH*, vol. XCII, 1928, p. 53.

¹⁰⁵ En los desplantes y agresiones a los coches y sus criados se solventaban muchas veces otros problemas de mayor calado derivados del enfrentamiento entre unas y otras potencias. Villars relataba en su entrada un incidente debido a que el embajador de Malta pretendía que su carroza fuera inmediatamente después de la del embajador de Venecia. Al año siguiente se repitió la situación en la entrada del embajador imperial, Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 709-710 y 727. Pepys contaba en 1660 que en la recepción de nuevo embajador sueco en Londres españoles y franceses se enzarzaron en una agria pelea, Patricia Shaw Fairman, "Samuel Pepys y España", *Filología moderna*, 21-22, 1965-1966, pp. 15-16. Una descortés respuesta del cochero produjo un violento choque entre el Landgrave y un cardenal durante el Carnaval en Roma en 1637. Otro conflicto tuvo lugar ese año cuando el cardenal de Saboya se declaró por el Emperador y en favor de España y el embajador de Francia dejó de hacerle las cortesías correspondientes, entre ellas parar la carroza, cfr. Jesuitas, *Cartas*, vol. II, pp. 69-70 y 76-77. En 1642 tuvo lugar otra sonada pelea entre los criados del embajador español y el portugués en Roma, con muertos y heridos, Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 461.

Corona¹⁰⁶. Además, el desfile del embajador con sus coches y criados no había de quedar únicamente en la memoria de los espectadores, cabía remachar el acontecimiento con alguna relación del suceso y con algún grabado¹⁰⁷

No conocemos apenas testimonios sobre las entradas de embajadores extranjeros en Madrid¹⁰⁸, pero sí de las realizadas por enviados españoles en otras cortes, particularmente a Francis en 1679 y 1700, casos que ilustran sobre la potencialidad de los coches como elemento propagandístico en una corte extranjera. Las primeras embajadas a París fueron parte central de un complejo proceso como fue el matrimonio de María de Orleans con Carlos II. Sobre todos los acontecimientos relativos a esta boda informaron abundantes escritos, mostrando el esplendor de la corte en sus diversos momentos¹⁰⁹. Pero en ningún acontecimiento brillaron tanto los

¹⁰⁶ Véase la ilustración nº 4, parte posterior de una carroza encargada, según la tradición, por el virrey de Nápoles, MBK Sammlung Rensi, Vol. 12, p. 30. Se trata del boceto de un carruaje con cuatro figuras femeninas y una águila. Los dibujos fueron realizados entre 1650-1670.

¹⁰⁷ Parece que fuera de España estos acontecimientos tuvieron una plasmación literaria o gráfica muy acusada. Para las embajadas portuguesas, véase Castel-Branco Pereira, *Viaturas de aparato*, concretamente en la *Bibliografía*, con no menos de 9 relaciones de embajadas entre 1670 y 1728. Frecuentemente las relaciones se complementaban con interesantes grabados de los coches usados en aquellas ceremonias, como se hizo en la embajada en Roma del príncipe de Liechtenstein de 1691, Herbert Haupt, "Vom Kobelwagen zur Grand Carosse...", pp. 8, 11, 14-15. También en la del embajador Andrés de Melo e Castro, en 1709, Pereira, *Viaturas de aparato*, pp. 41 y 53-55. Véanse los grabados que realizó Bernard Picart para la embajada del duque de Osuna en Utrecht en 1713 (BNM ER 3208). Uno de ellos fue publicado en Y. Bottineau, *El arte en la corte de Felipe V*, lámina, CXXII-A.

¹⁰⁸ Cierta relación anónima describía así los coches que participaron en una embajada de 1683:

seguía un coche del rey nuestro señor, de respeto, y cerradas las cortinas, y luego la Carroza rica del señor embajador, toda dorada, y grabada de pulidísimas figuras, y estatuas de medio relieve; y a ella se seguían otras tres suyas, no de igual riqueza; pero muy lucidas y tras ellas fueron pasando todas las otras carrozas de los demás embajadores, que las hicieron asistir por cortejo de la función sus dueños,

anónimo, *Entrada que hizo el señor Embaxador de Alemania, el día 7 de noviembre deste año de 1683*, M^a Cristina Sanchez Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña*, Madrid, 1981 p. 450.

¹⁰⁹ Hay relaciones, publicadas en su mayoría por Bernardo de Villadiego en la *Gaceta ordinaria*, sobre las publicaciones de la boda, la entrada en París del marqués de los Balbases, la celebración de los esponsales en Fontainebleau, la entrada en París del marqués de Pastrana, la salida de la corte de los miembros que componían la Casa de la Reina encabezada por el marqués de Velada, la llegada de la reina a Irún y las celebraciones de las entregas en la Isla de los Faisanes, el viaje de Irún a Burgos para ratificar el matrimonio, la fiesta en Burgos para recibir a la reina y, finalmente, la entrada de los reyes en la corte, véase Teresa Zapata Fernández de la Hoz, "Las relaciones de las entradas reales del siglo XVII. Del folleto al gran libro de la fiesta",



Uicelle de Riquelme

carruajes como en las entradas parisinas de los marqueses de los Balbases y Pastrana y en la salida de la corte madrileña del marqués de Velada, como pusieron de manifiesto las relaciones respectivas. El cortejo de la entrada del marqués de los Balbases se abría con la *Carroça Real* en la que iba el embajador, luego la *Carroça de la Reyna*, seguida de los coches de los Señores Principes, y Princesas de la Sangre Real y el resto de la numerosa, y lucidisima Familia, hasta un total de ocho vehículos más, todos de a seis, y de gran precio, y hermosura. El centro del cortejo eran los seis coches que acompañaban al embajador. El primero era el coche de respeto, que iba vacío y simbolizaba la esperanza sucesoria:

tan admirable en todos sus requisitos, que ni impropriamente la comparo uno de los Poetas mas estimados desta Corte, al Carro del Sol: justificando bien a la ingeniosa metafora los galones de oro, de que por afuera estava guarnecido el techo, y parecian rayos que despedia el centro. El fondo, y todo lo interior era de terciopelo verde: cuya color no falto quien la interpretasse por simbolo del feliz logro, de un gran negociado a que dizen a venido este gran Ministro, sin que embaraçase a esta favorable opinion, el estar el terciopelo, casi todo cubierto de incomparable bordado de oro. Las espesas franjas, eran de lo mismo, que reynando al rededor, servian de friso, y caida al Cielo. La Cortinas eran de brocado de oro con grandes Alamares, bordados de lo propio. En lo Exterior adornava a las goteras en todo el contorno, una franja con bordado de gruesos cañutillos, tan pesados por la cantidad del oro, que no parecia sino un compuesto de barillas batidas del mismo metal. El Cielo, en las ingeniosas figuras, y astros, que la aguja, con hilos de resplandores avia representado en el, remedava a lo vivo, al que nos pinta la estudiosa Astrologia¹¹⁰.

Este coche y los siguientes iban tirados por seis frisiones que en su especie parecían Gigantes. El segundo vehículo destaca por la decoración de su caja pintada:

Sucediale otro, cuya caja, y carro, estavan todos dorados: pero en el mismo

López Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*, pp. 360-631, más en extenso su libro, *La entrada en la Corte...*, *passim*.

¹¹⁰ Carta escrita de la corte de Francia a 24. de junio 1679. en que viene *Relacion de la magnifica, y pomposissima Entrada, que hizo en Paris el Excelentissimo señor Marques de los Balbases, Embajador Extraordinario de Su Magestad al Rey Christianissimo*, BPR III/6527 (7). Aquí las citas. Debo el conocimiento de este y el siguiente documento a la cortesía de Eduardo Galán Domingo. La relación se halla también en BNM R 24575, fs. 161-164, cfr. Alenda, *Relaciones*, n° 1401.

campo, se competian con el precioso metal, unos juguetes de arabescos, tan admirablemente inventados, y pintados, que parecian afan de años enteros, siendo obra de dos solos meses. En las esquinas, avia la mas perita escultura, cansando sus primores, en exprimir un Arpias, Centauros, y otros Mostros [sic] con caras humanas, para acompañar a los Arabescos. Al Pesebron le vestia un mosayco en talle, compuesto de maderas preciosas, y de varios colores, naturales, en sus troncos, o rayzes, aplicadas en la formacion de unas canastas llenas de flores, tan bien imitadas, que ocasionaban envidia a la misma Pintura, y no menor los Angelillos, que las sustentavan, todo de el mismo material. Por adentro era de terciopelo carmesi fondo en oro, con franjas de lo propio, y las cortinas de finissimo brocato.

El tercero se diferenciava en la hechura, pero no en el valor.

La caja, y Carro eran relieves altos, y bajos, en que se avian esmerado los mejores cinceles de Paris, añadiendoles despues una cubierta de oro bruñido. El Cielo por afuera resplandecia de laminas de cobre doradas, con bellisimos floreros del mismo genero, bien dispuestos alrededor. Lo de adentro era brocato de oro, fondo en rizo.

Los demás coches eran tan ricos como los anteriores, pero la relación apenas si los describía¹¹¹. El conjunto había cumplido con su cometido de causar impresión de riqueza y ostentación en la corte y el pueblo parisinos, a pesar del contexto poco favorable:

todos satisficieron igualmente a este innumerable Pueblo, assi en la ingeniosa diversidad, como en la riqueza: pues llevo el pasmo, y la admiracion, que ella les causo, a explicarse, y exclamar a voces altas, que esta vez, avian los Españoles agotado las minas de el Mexico, y Potosi. Y siendo assi, que esta Nacion, despues de las felicidades de estos ultimos tiempos, que le han levantado el animo, mira con desprecio todo lo Estrangero.

¹¹¹ El quarto, y quinto no cedian en cosa alguna, a los antecedentes: y basta dezir que eran del Señor Duque de San Pedro, Yerno de S.E. cuyas grandes obligaciones desempeñaron mas alla de lo dicible, el buen lugar, que tan dignamente ocupava en esta pompa. Sus dos Coches por afuera eran un ascua de oro, de que salian figuras, y entalles de perfectissimo diseño. Lo interior, era un estrado de brocato, hermano en la riqueza, y hermosura, del que adornava a los del Señor Marques. Para la tradición del tópico del ascua de oro o la montaña de oro, véanse comentarios de 1634, 1637 y 1648, Jesuitas Cartas, vols. I, pp. 3-4; II, pp. 76-77 y VII, p. 178 y la descripción de la embajada del marques de los Balbases de 1728, infra. El tópico respondía perfectamente a la realidad, como se puede apreciar contemplando el restaurado coche de los Oceanos del Museo de Lisboa o sus fotografías publicadas en el volumen *O coche dos Oceanos*.

Un par de meses más tarde tuvo lugar la segunda de las embajadas extraordinarias, la del duque de Pastrana. Como en la anterior ocasión, abrían el corso los vehículos franceses, el primero de los cuales, *la Carroza del Rey Christianissimo* iba ocupado por el duque de Pastrana, luego seguían las de la reina en las que iban hermanos y caballeros del duque y después el vehículo del príncipe de Contí, tras ellos *campeava el grande, y riquísimo* coche del duque *que iba de respeto*:

Era de tan hermosa, y vistosa hechura, que a la primera vista le calificaron los circunstantes de Carro del Sol. Era de Brocado de oro, bordado de plata sola, tan ingeniosamente, que no cabe ningun encarecimiento. Llevaba grandes, y finisimos Cristales de Venecia. Toda la madera, tallada con arte, y primor sin igual, de flores tan naturales, y de mano, que no embidiava al famoso Fioravanti. Tirvanle seis Cavallos tordillos muy altos, y a cada uno de ellos, asistían dos Palafreneros, con la propia librea, que los Lacayos.

Después seguían otros tres coches *tambien riquissimos, de terciopelo de diferentes colores, el fondo de plata, bordados de oro, tallados, dorados, y pitados [sic] tan admirablemente, que el primero no los deslucia*¹¹². Los coches volvieron a ser el centro de atención en la salida de Madrid del mayordomo mayor de la reina, el marques de Velada, que llevó el siguiente cortejo:

*un Coche verde, y oro de S.E. a modo de Estufa, que iba de respeto. En otro igualmente costoso, carmesi y oro, con vistosas molduras, primoroso pincel y admirables bronce, iban los Camaradas de S.E. Otro Coche carmesi seguia, dispuesto para el Viaje, y tras el, otro verde, en la misma forma, ambos con franjas, y excelentes cristales. Luego dos Literas ricas, con aderezos correspondientes, y Litereros, con la propia Librea. Luego una Silla volante riquissima, carmesi, y oro, con dos Cavallos, que la tiravan, y el que la guiava vestido de la misma librea. Despues la silla de manos de Su Excelencia, verde y oro, y seis Esclavos Litereros... quatro Laquezes corredores vestidos a proporcion de su exercicio*¹¹³.

¹¹² Anónimo, *Descripcion de la pomposissima entrada que a 14. de setiembre del presente año 1679. hizo el Excelentissimo señor Duque de Pastrana, y Francavilla, Principe de Melito, Conde de Saldaña... & Embajador Extraordinario de Su Magestad, al Señor Rey Christinissimo*, BPR III/ 6527 (3). También en BNM R 24575, fs. 242-247. La señaló Alenda, *Relaciones*, nº 1408.

En 1700 tuvo lugar otra importante embajada extraordinaria enviada a Luis XIV para dar a conocer mediante el Condestable duque de Frías las disposiciones sucesorias de Carlos II¹¹⁴. En esta ocasión, la información y las descripciones eran aun más detalladas. El cortejo de la entrada fue abierto por la carroza del barón de Bretol, introductor de embajadores, tras la que seguía la del marques de Villoroe, *tirada de ocho caballos*. Luego continuaban 8 ayudas de cámara y dos suizos todos a caballo, seguidos de 30 lacayos a pie divididos en dos filas y el caballerizo del Condestable, seguido a su vez por 12 pajes a caballo en dos filas. Luego iba la carroza del rey, ocupada por los protagonistas de la embajada,

tirada de ocho cavallos, en que iban a la testera, a mano derecha Su Excelencia, a la izquierda el Mariscal de Villorroe, a los cavallos el baron de Bretol, Conductor de Embaxadores, y D. Miguel de Otaça, ... a un estrivo el Conde de Siruela... y al otro D. Antonio de Samara, hijo primogénito del Excelentísimo Señor Marques de Castel-Dosrrius, Embaxador ordinario de España.

Luego seguían los vehículos de la duquesa de Borgoña, del duque de Orleans y su mujer, de la duquesa de Chartres, del príncipe de Condé y su mujer, del duque de Borbón y su mujer, de la princesa viuda de Conti, de los duques de Humena, conde de Tolosa y marqués de Tarsi, tiradas todas por ocho caballos y ocupadas por sus caballeros y gentileshombres. El centro del cortejo era, sin embargo, la carroza de respeto del Condestable,

de rica ostentación, proporción grande, y magnífica hermosura en lo

¹¹³ Anónimo, *Relacion de la forma en que salio desta Corte, e Imperial Villa de Madrid el Excelentissimo Sr Marques de Velada, y Astorga, Mayordomo Mayor de la reyna nuestra señora D. Maria Luisa de Borbón, en 26 de Setiembre deste año 1679. llevando la Real Casa de su Magestad al Viaje de Irun, por la Reyna nuestra Señora*, BNM R 24575, fs. 242r y 242v. El laque era un lacayo que corre delante, vestido regularmente a la ligera. Algunos le llamaban volante y según Autoridades es voz francesa.

¹¹⁴ Anónimo, *Relación de la entrada en París del Excelentísimo señor Condestable de Castilla, y Leon, Embaxador Extraordinario del Rey Catholico al Christianissimo, y su Audiencia en Versailles*, 1701, AHN Nobleza Frías Caja 62/44. El documento junto a otros y un estudio introductorio fue publicado por el duque de Frías, "El cumplimiento del testamento de Carlos II. La embajada del Condestable de Castilla a Felipe V de España y Luis XIV de Francia", *Hispania*, 1964, 97, pp. 43-55 y 98, pp. 263-284. En este último las citas, pp. 279-284.

interior, guarnecida de tesú de oro, del género más rico, y buen gusto, que pudo subministrar París, con preciosa franja de oro, bordada, y calada el pesebrón de preciosa madera, con embutidos primorosos: en lo exterior la adornava una talla de gran trabajo, unida con suma delicadeça, dorada en todas sus partes con primor: las puertas, y tableros de pintura excelente, y fina, que mezclada con el oro, componía una agradable vista, a la qual se ofrecían las Armas de su Excelencia en los referidos tableros; el tejadillo se registrava por arriba con una bordadura sobrepuesta de oro, tan grande, que casi le cubría, siendo su hechura muy singular, y rematando con ocho pirámides de bronce dorado: tiravanla ocho hermosos cavallos tordillos... los cocheros, assi de esta carroça, como de las demas, iban vestidos del genero que los lacayos; y el assiento del que governava esta primera, se adorno del mimo tesu con grandes franjas de oro, y la silla del sotacochero de felpa encarnada con las mismas franjas.

Junto a la carroza iba a caballo el sotacaballerizo y tras él la segunda carroza, ocupada por caballeros españoles y tirada de ocho cavallos negros, bien tallada, dorada, y pintada, guarnecida de terciopelo carmesí, con una bordadura sobrepuesta de oro, y franjas de lo mismo. Caballeros y gentileshombres del Condestable ocupaban las siguientes 4 carrozas:

llevadas de a seis cavallos cada una; la primera, guarnecida de felpa verde, franjas de oro, y un bordado sobrepuesto de lo mismo; la segunda, de felpa lisa encarnada, con franjas de plata; la tercera, de felpa azul, franjas de oro; y la quarta, de terciopelo de diversos colores, con franjas de seda correspondientes.

La segunda mitad del Seiscientos fue el periodo de consolidación auge del uso del carruaje como elemento ostentatorio en las embajadas. Desde entonces el coche no dejó de centrar los esfuerzos por mostrar la riqueza y el poder de los monarcas y sus representantes en esas ceremonias, convertido en el elemento más fastuoso¹¹⁵.

3. LOS COCHES DE LA ARISTOCRACIA, COMPETENCIA Y EMULACION

¹¹⁵ véase la anónima, *Entrada publica del marques de los Balbases en Lisboa a pedir a la princesa D^a Maria Barbara de Portugal, para esposa del Real Principe de Asturias D. Fernando*, 1728, en M^a del Mar Lozano Bartolozzi, *Fiestas y arte efímero en Badajoz en el siglo XVIII*, Cáceres, 1991, pp. 85-89. La relación era casi únicamente la descripción de los vehículos utilizados en la embajada.

Fue el monarca quien monopolizó el uso de los coches desde el punto de vista de la propaganda cortesana. El despliegue de toda índole que comportaban las Caballerizas reales permitía, y a la vez requería de, una inversión en capital simbólico enorme, que apenas dejaba espacio a la competencia. Por supuesto que esta existía, pero de todos los que concurrían en la corte, solo la nobleza titulada estaba en condiciones de invertir en propaganda para recuperar parte de la inversión realizada para mostrarse lujosamente. Por lo demás, la nobleza titulada publicitó sobre todo sus inversiones en capital simbólico en sus estados, donde no tenía competencia y donde se mostraba a sus vasallos como el mayor poder. Mientras que los ministros, consejeros y otros burócratas reales eran más del 14 % de los poseedores de coches en la corte, su participación en la propaganda cortesana fue inexistente. Aparte de la nobleza, solo algún príncipe de la Iglesia publicitó ocasionalmente sus coches, aunque los eclesiásticos eran el 4 % de los poseedores de coche en Madrid¹¹⁶.

3. 1. LA INTRODUCCION DEL COCHE EN LAS CABALLERIZAS NOBILIARIAS

La nobleza se sirvió de los coches llevando a cabo una imitación completa de las prácticas reales. Ya desde el comienzo, al extenderse el uso de los coches, los nobles fueron acomodándose a su uso e integrándolos en sus caballerizas paulatinamente¹¹⁷. Con el paso del tiempo, la aristocracia empezó a mostrar sus

¹¹⁶ Como el Patriarca de las Indias, que sacó en el bautizo del príncipe Carlos en 1661,

tres nuevas Carroças de fabrica extraordinaria, con franjones de oro y alamares muy costosos, siendo las cortinas, cielo, antepechos de fuera y dentro, de tela de oro y verde. Tiravanla quatro hermosos cavallos blancos, con guarniciones doradas, y borlas de oro y seda verde. Saco assi mismo una silla de manos de tela passada de Milan, blanca, con flores de oro, cortinas de dos hazes, clavazon dorada, y vidrieras cristalinas.

Anónimo, *Descripcion del magestuoso aparato, con que se celebrou el Bautismo del Principe Don Carlos Joseph, nuestro señor (que Dios guarde) el Lunes 21 de Noviembre de 1661*, en E. Varela Hervías, *Gazeta Nueva 1661-1663. (Notas sobre la historia del periodismo español en la segunda mitad del siglo XVII)*, Madrid, 1960, p. XCVI.

¹¹⁷ En la boda celebrada en Guadalajara en 1582 entre los hijos del marqués de Cenete y los del duque del Infantado, se usó un coche y varias literas, como la *carmesí* del marques de Mondejar, aunque la mayor parte de los invitados acudieron a caballo. Quienes fueron en coche lo hicieron

carruajes como símbolo de su riqueza y poder, rivalizando entre sí en numerosas ceremonias y actos públicos¹¹⁸. En torno a 1600 la figura del caballero y con él el coche, había adquirido una mayor importancia entre la nobleza, pero no fue hasta la definitiva vuelta de la corte a Madrid, cuando se instalaron en ella un gran número de titulados y dio comienzo el proceso de institucionalización de su uso, que el coche se convirtió en atributo central del cortesano y dio comienzo una verdadera carrera por el lujo y el consumo suntuario¹¹⁹.

3. 2. LA COMPETENCIA DE LOS COCHES DE LA NOBLEZA EN LA CORTE

La nobleza celebraba con sus coches y caballerizas las ceremonias públicas de la realeza, el inicio de las funciones de gobierno o representativas que le eran encomendadas por el rey como recepción de visitantes, salida a virreinos, embajadas, etc y muy señaladamente, sus propios ritos de paso. Además de las embajadas que ya hemos visto, las ceremonias vinculadas a la Casa real, eran la ocasión propicia para que el noble pusiera en juego todas sus potencialidades publicitadoras al servicio de su señor y de su propio linaje, a través del gasto suntuario, como hizo el conde de Barajas en 1621 al salir a recibir al embajador extraordinario de Francia, Bassompierre *con cerca de 30 carrozas*¹²⁰, o en 1623 Diego Pimentel, hermano del conde de Benavente, que salió hacia

por la lluvia, como el duque del Infantado que fue a ir a recoger al conde de Priego y *por llover mucho no pudo ir a caballo y así le fue forzoso ir en la carroza y encontrándose se apeó el conde y el duque le pidió se entrase con él en la carroza y así lo hizo y se vinieron juntos*, anónimo, *Relación de todo lo subzedido en los casamientos de los Ylmos. Ses. Don Rodrigo y Doña Ana de Mendoza, hija y hermano del Ylmo marq. de Zenette y Duque del Ynfantado, que se zelebraron en la ciud. de Guadalaxara a 20 de henº de 1582 años, s.f.*, BNM Mss. 11268/8. La publicó F. R. de Uhagón en *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, pp. 153-172.

¹¹⁸ Como subrayó Cabrera de Córdoba en 1586 sobre la duquesa del infantado que hizo su entrada en Madrid en litera *tan solemnizado que le faltó solo la guarda real*. Añadía que la acompañaban *en coches las marquesas de Montesclaros y Cañete, las condesas de Priego, Castro, Coruña, y doña María de la Cerda*, Luis Cabrera de Córdoba, *Historia de Felipe II, rey de España*, ed. J. Martínez Millán y C.J. de Carlos Morales, Salamanca, 1998, vol. III, p. 1173. En septiembre de 1599 entró en Sevilla la marquesa de Denia en litera, Francisco de Ariño, *Sucesos de Sevilla de 1592 a 1604*, Sevilla, 1873, *passim*.

¹¹⁹ Véase a este respecto el capítulo 7 § 1.

¹²⁰ Anónimo, *Avisos de Madrid, 1620-1621*, BNM Mss. 18656/44, f. 131.

Nápoles llevando gran tren de coches *que pasaron de treinta, seis literas, cuarenta acémilas y cien mulas de silla y dos trompetas*¹²¹, o el conde de Oñate cuando fue a por el legado en 1626, tras cuyas *acemilas, recámara y criados*, iban *dos coches de seis mulas, uno de terciopelo carmesí, y otro de vaquetas, que todo junto fue muy suntuoso de ver*¹²² o en fin, en 1631, el duque de Alba que, viniendo de Alemania de acompañar a la reina de Hungría, *entró con 24 coches, los 18 de a seis mulas y los seis de a quatro*¹²³.

La otra gran ocasión para lucir los coches y sus aderezos eran los propios ritos de paso de la nobleza cortesana, cuando el tratar de sacar mejores vehículos que los demás, significaba la casa nobiliaria. En la boda del marqués de Caracena, celebrada en Madrid en 1617, se decía que había habido *muy grande acompañamiento de caballeros y coches*¹²⁴ y los ejemplos son muy numerosos. En estos acontecimientos, como en otros, la nobleza cortesana imitaba la etiqueta y el ceremonial reales, como se aprecia en la entrega del Toisón de Oro al duque de Béjar en 1668¹²⁵. Los coches cumplieron un importante papel plasmando primero el lujo de la Casa y luego contribuyendo a marcar las jerarquías familiares. El comienzo del espectáculo tuvo lugar cuando el padrino del duque, el conde de Oropesa, fue al palacio de los duques de Béjar *con gran lucimiento de familia, carrozas, tiros de caballos y oficiales de a pie dejando convidada a toda la corte para palacio*. A continuación, procedieron a repartirse los participantes en los coches, mostrando así las jerarquías entre las diferentes ramas del linaje. En el coche del conde de Oropesa, *de terciopelo carmesí de mucho tamaño, gusto y frescura*, provisto de un *tiro de caballos rucios*, se colocaron *el duque y el conde a la testera como dueños de la función* y con ellos los condes de Fuensalida y Saldaña, los marqueses de Loriga, Avilafuentes y Mirabel.

¹²¹ *Noticias de Madrid, 1621-1627*, p. 72.

¹²² Anónimo, *Relación de la partida que hizo el conde de Oñate... para la raya de Aragón... a recibir allí, acompañar y traer a la dicha Corte al ... Legado*, 1626, Sánchez Alonso, *Impresos de temática madrileña...*, p. 148.

¹²³ Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas...*, p. 323.

¹²⁴ León Soto, *Noticias*, BNM Mss. 2395, f. 34v.

La siguiente carroza era la del hijo del conde de Oropesa, y en ella iba él mismo, los tíos del duque de Béjar y varios caballeros más. Estaba hecha *de terciopelo verde y del lucimiento que la primera con tiro de los mismos caballos*. A este coche seguía el coche de respeto del duque, *de terciopelo verde con nueva hechura de clavazón y hierros dorados a fuego, cerradas las cortinas y con el los mozos de coche*. A este seguía el *Coche de cámara* del conde de Oropesa y tras ellos venían tres coches del duque de Béjar y *hasta diez y seis coches con los caballeros de la Casa y los de la familia que iban por el orden en lugar y asientos que les corresponden en los que tienen en la Casa de su Excelencia*. Con estos carruajes se tomó el espacio público de la corte para ir de un palacio a otro, yendo *desta manera por las calles de Barquillo, de Alcala, Puerta del Sol y calle Mayor a Palacio*.

3. 3. EL COCHE EN LA CORTE SEÑORIAL

El mimetismo con las prácticas reales se percibe con mayor claridad aun, allí donde los aristócratas tenían verdaderas posibilidades de mostrar su status sin concurrencia, en sus estados. Lejos de la intensa competencia de la corte, era allí donde brillaban realmente las caballerizas y carruajes de la nobleza, que invirtió tanto o más en la publicitación de sus fastos en sus cortes y estados, marco idóneo para muchos de sus ritos de paso, que en ella¹²⁶. Bertaut señalaba asombrado la riqueza de los nobles que había tenido oportunidad de ver en una corrida en Ecija. El marqués de Priego había llegado *con un séquito mediocre*, pero el duque de Osuna apareció *con tres carrozas de seis mulas y dos de a cuatro; su mujer llevada en una silla, doce o quince hombres a caballo o sobre mulas y dos trompetas*¹²⁷.

¹²⁵ Anónimo, *Relación del viaje de don Manuel Diego López de Zúñiga a la Corte*, 1668, AHN Nobleza, Osuna, Leg. 244/2 nº 3/22, s.f. Aquí las citas.

¹²⁶ A. López Álvarez, "En torno a la cultura aristocrática del Antiguo Régimen: fiestas, símbolos y ritos en la entrada a los estados de Béjar, 1685", *Estudios Bejaranos*, 2/3, 1996, pp. 57-77 y "Espacio, Casa e historia en la ideología aristocrática castellana del Antiguo Regimen", AA.VV., *El Bosque de Béjar y las Villas de Recreo en el Renacimiento*, Salamanca, 1997, pp. 95-121.

¹²⁷ Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 427-428 y 445. Con su séquito había ido en 1624 el duque de Arcos al castillo de la Monclova a visitar al rey camino de Sevilla, yendo en silla, *seguido de una litera y de algunos coches*, anónimo, *Copia de una carta escrita a un caballero de Sevilla, de la salida que el*

Entre las funciones más destacadas, estuvieron las bodas y las entradas urbanas, rituales que permitían mostrar en todo su esplendor los coches y las caballerizas. Así, en la boda del duque de Escalona, entre los ricos enseres destacaron varios coches,

*uno de plata y bordado con seis adereços de cavallos y otro de terciopelo carmesi y pasamanos de oro y lavaçon dorada Otro de cuero bayo con pasamanos de oro y clavaçon dorada otro de cuero berde con pasamanos de seda y clavaçon dorada, otro de cuero leonado con pasamanos de seda y clavaçon pavonada y otro berde con clavaçon pavonada*¹²⁸.

En estos acontecimientos era el señor el centro, como el rey en su corte. Así, en la boda del duque de Braganza y la hija del duque de Medinasidonia en 1633, tuvo lugar un impresionante despliegue¹²⁹. El duque había mandado a la duquesa un vehículo a Badajoz, una *rica carrossa, de prata dourada em partes có seis fermossos cavalos ... para que nesta emtrasse sua Exa. e o Conde de Niebla seu Irmao*. También en coche entraron en Elvas el duque Joao y sus hermanos. El duque había enviado asimismo a la duquesa una silla de manos llevada por *dous negros grandes*¹³⁰, otra silla transportada por dos machos y *muitas Liteiras; e Coches*. La duquesa por su parte, llevaba una recámara con 70 acémilas y 8 carros manchegos. El día de la boda entró en la catedral de Elvas en la silla de manos llevada por los dos negros, después de bajarse de la carroza en la que

Duque de Arcos hizo a besar la mano a Su Magestad, al Castillo de la Monclova, Alenda, Relaciones..., n° 840.

¹²⁸ Junto a ellos iban otros dos coches *pintados con sus guarniciones* y dos literas. Como animales de transporte y tiro para estos vehículos iban 40 *caballos de coches y Rua* y 60 acémilas, anónimo, *Las joyas de oro y piedras y Plata de servicio, Bestidos y adereços del marques Duque de Escalona lleva a Villaviçiosa para el efecto de su casamiento*, s.a., AHN Frías 21/2.

¹²⁹ Anónimo, *Relassao do Cazamento do Duque de Bargarca Dom Joaò segundo deste nome com a senhora Dona Luíça Francisca de Gusman filha do Duque de Medina Çidonia e de tudo o que passou na ocazio e seu recebimento*, 1639, BNM Mss. 18633/53, s.f. aquí las citas.

¹³⁰ Tras las ceremonias, la duquesa la envió al obispo. Esta obra *de grande estima que tem cantidade de pedras, ricas Joias de estimavel valor*, era un importante enser en la memoria de la Casa con la que se vinculaba a la Casa real portuguesa,

esta cadea deu El Rey Dom Manoel ao Infante Dom Duarte seu filho, quando se cazou na Caza de Bargarça, peza outo Livras, E val setenta mil cruzados se bem o estima a Caza em muita mais

había llegado y de que dos *Mossos de camara* del duque se hicieran cargo de ella. Tras las ceremonias abandonó el templo de igual guisa, camino de la casa del obispo donde se dio un banquete. Como en los viajes y casamientos reales, al final de la descripción de las ceremonias se informaba del número de los criados de escaleras arriba y de escaleras abajo, la cocina y el carruaje que se necesitó en las bodas. Entre los criados destinados al carruaje se hallaron 12 cocheros, 2 litereros y 2 mozos de literas que portaban seis coches de seis mulas cada uno, dos literas, 220 mulas, 70 acémilas, 7 carros manchegos, 70 mozos de mulas, 20 acemileros, 4 sobreestantes de mulas y dos sobreestantes de acémilas. Es evidente que semejante despliegue tenía no poco que ver con la posición de los Braganza en Portugal¹³¹, pero hay otros casos parecidos, como la boda entre las Casas de Medinasidonia y Priego en 1640¹³². Para celebrar este casamiento, se hicieron en carruaje centenares de kilómetros, saliendo de Sanlúcar y pasando por Lebrija, El Arahál, Osuna, Ecija y Montilla y volviendo desde allí a Sanlúcar. La salida comenzó con 150 acémilas con la recámara del duque, la compañía de guardia con 140 jinetes, 40 soldados, la compañía de clarines y 12 lacayos abriendo paso al coche del duque que,

iva con ocho mulas y dos cocheros de la misma librea verde que en todos los criados fue igual yva dentro su Exa. requisimamente vestido de bordados estraños y costosos... consecutivamente la litera de la persona cortinas de damasco clavaçon dorada en todas partes correas y cordeles gurnecidos de oro terlices de terciopelo con guarniciones de oro a cargo de un criado vestido de librea verde i plata y despues otra litera con criado de librea igual detras de estas seis coches con cada seis mulas i dos cocheros de la misma librea en estos iban los criados que por su edad o impedimiento se escusaron de el ayre o el sol...

cantidade o Bispo a não quis asseitar, o Duque tornou a enviárlha segunda vez; E se partiu para Vilaviçosa donde tornou a cadeia segunda vez.

¹³¹ Castel-Branco Pereira anotaba –sin duda exageradamente– que las ceremonias nupciales de los Braganza fueron las únicas ocasiones en que durante el dominio filipino de Portugal, se destacaron los carruajes en orden a las necesidades representativas, *Viaturas de aparato*, p. 15.

¹³² A. de Chirino Bernárdez, *Panegírico nupcial. Viaje del Excelentísimo señor don Gaspar Alonso Pérez de Guzmán, duque de Medina Sidonia, en las bodas con la Excelentísima señora doña Juana Fernandez de Córdoba, hija del excelentísimo señor marqués de Priego, duque de Feria*, 1640, BNM, Mss. 18653/18, fs. 246-261, de aquí las citas. Véase también Alenda, *Relaciones*, n° 1032, para un ejemplar impreso que no hemos consultado.

A este aparato que superaba al de la Casa real en el número de mulas de los coches, seguía una multitud de criados a mula y criados de criados. El séquito pasó por diferentes villas; a la llegada a Lebrija fueron recibidos por el concejo y la nobleza. Al entrar en Osuna fueron recibidos por los duques de Osuna, Lerma y el marqués de Peñafiel:

Assi que llegaron los coches se apearon todos los señores y con amigables afectos y cortesias subieron en el coche del Duque de osuna a su Exa. dandole el primer lugar de esta suerte llegaron a osuna entre inmensidad de gente que salio al aplauso de tan lucida entrada y fueron a apearse al Palacio del Duque.

En la entrada a Ecija, como en las ceremonias reales, el coche servía para poner de manifiesto las relaciones jerárquicas y para mostrar al señor, que recibía en su vehículo los saludos de sus subordinados. Antes de llegar a la ciudad, habían salido don Diego de Guzmán, el corregidor, acompañado de *la nobleza toda en coches y cavallos viçarros* a recibir al duque, que los saludó,

apeandose del coche con mucho agrado recibiendo luego en el al corregidor y a Don Alonso de zaja! guzman y cordova cavallero del avito de santiago en una testera y quedandose Don Agustin megia de villa vicenço y Don Martin Reino en los estrivos los cavalleros pasaron delante del coche de su Exa. con mucha cortesia y fue prosiguiendose la entrada.

En la entrada, como también sucedía en las reales, *fue tanta la multitud de gente que se arrojó a ver a su Exa. qe fue forçoso atropellarla para poder passar adelante.* También realizó el duque una entrada montado, como exigía la tradición caballeresca:

Esto obligo al pueblo a pedir a voces a su excelencia se pusiesse a cavallo, y la nobleza toda deseava les hiciesse este favor su excelencia se apeo luego del coche y subio en un castaño obscuro que estava prevenido.

Tras la celebración de las bodas en Montilla se preparó el regreso. Tras las acémilas y la compañía de guardia, iban los señores *en un coche con el*

acompañamiento de lacayos, detras las dos literas, y luego en cinco coches las dueñas damas y criadas de la Duquesa y detras el coche de los criados impedidos y ancianos, al que seguían el resto de criados, pajes y criados de criados, los criados de pajes y lacayos del duque. De vuelta, pasaron de nuevo por Ecija, donde entraron en coche y donde llegando a las casas del cabildo se apearon de la carroza y el duque llevó a la duquesa a la silla de manos, que para este efecto estava alli prevenida, y subieron al balcon. De Ecija siguieron a Sanlúcar. En Bonanza, el conde de Niebla, cabeza del linaje, y otros caballeros, saludaron al duque y a la duquesa en su litera. Hechos los saludos, la duquesa pasó a una Carroça Rica de 6 caballos, que estava preparada y en la que recibió los saludos de sus vasallos que se apearon de los caballos y se aproximaron a besarle la mano. En la lujosa caja, brillaba el poder distante del señor en su custodia, esta era de vidrieras dorada toda obra de raro artificio y grandeza. Luego seguían,

el Duque [que] yva a cavallo ... y luego el conde y los señores en las literas las damas dueñas criadas y criados en los coches y junto a su Exa. todo el acompañamiento de criados del viaje y entre ellos los cavalleros de sevilla y xerez y detras de todos los criados de criados y todo junto apenas cabia en los espacios de aquella gran playa.

Muy similar fue la celebración de la boda de los hijos de los duques de Alcalá y Segorbe. El viaje llevó esta vez de Puente Genil a Lucena y de allí a Montilla. Otra vez en Lucena, se siguió a Puente Genil y de allí a Marchena con dirección a El Puerto de Santa María, con un séquito que tenía *gran numero de criados, carruajes y prevençiones* y mas de 250 criados mayores¹³³.

El coche facilitaba también una nueva forma de ocupar el espacio de la corte

¹³³ La entrada en Lucena repetía el tópico de la admiración suscitada por el poder en movimiento:

el concursso de gentte y ciudadanos hera grande y ynnumerable el de las mujeres que sin ttemer los rriesgos de la muchedumbre de los coches, litteras, acemilas y caballos, ocupavan las calles y plaças dando cuidado a los que enttravan en ellos porque no sucediessen desgraçias; no la hubo que fue oftra suertte.

Anónimo, *Relaçion del ajuste de las capitulaçiones y desposorios que se zelebraron en la Ciudad de Luçena enttre la exma. Sra. Da. cathalina Anttonia de Aragon y el exmo. Ssr Dn Juan*

señorial. Cuando en 1685 los duques de Béjar visitaron sus estados, los vehículos permitieron ver el poder en movimiento en el curso de una entrada triunfal en la que el coche con la duquesa era el centro de atención¹³⁴. Los duques y su séquito llegaban primero al palacio suburbano de El Bosque, donde se formaba el cortejo de la entrada a la ciudad. Allí eran esperados por *un coche rico y el caballo del duque... todo en la forma en que se acostumbra*. Desde el palacio hasta la villa de Béjar, espacio que consistía en una amplia avenida ceremonial, desfilaba el cortejo que empezaba por los clarines, luego seguían *a caballo todas las personas de cuenta, despues el consistorio y luego el coche de su Excelencia que iba en el con sus tíos*. El sotacochero iba a las ruedas y a caballo los pajes, detrás los criados de la casa a los que seguía *la litera de la persona de respeto y los coches de las señoras y damas de su excelencia*. Como en las etiquetas reales, el centro del cortejo era el coche de la duquesa, rodeado de consistorio, criados y cortesanos en un desfile jerarquizado que iba alcanzando los arcos triunfales que ornaban el camino, ante los cuales se detenía para oír músicas o poemas laudatorios que celebraban la entrada ducal. El trayecto siguió hasta la llegada al corazón del señorío, el palacio urbano, tras haber hecho un recorrido de varios kilómetros en los que el uso de los coches y la caballeriza solemnizaban la primera entrada de la duquesa en su villa.

Françisco de la zerda, hijos de los exmos. Duque de Alcalá y de Segorve, s. a. BNM, Mss, 1440, fs. 270r-273v.

¹³⁴ Tomás de Lemus, *Relación de la entrada de la excelentísima duquesa... de Béjar y de Plasencia en su estado de Béjar...*, 1685, AHN Osuna, Leg. 255 nº 18.

SEGUNDA PARTE
EL COCHE Y LOS CORTESANOS

Desde el comienzo de su introducción todos los que usaron el coche trataron de significarse con él, aunque las pragmáticas restrictivas de 1578 y 1593 buscaron que no fuera un enser muy accesible para quienes no tuvieran importantes medios a su alcance. Pero cuando el coche se convirtió en un verdadero símbolo del cortesano fue a partir de 1611 cuando empezó su institucionalización y con ella la imposibilidad de usar uno sin la obtención de una licencia del Consejo de Castilla. Este proceso supuso en un breve tiempo un enorme aumento de los coches de la corte y una gran competencia por su uso. Aunque a lo largo del tiempo se fueron dando sucesivas pragmáticas para que el coche no dejara de ser un privilegio para una estrecha capa de cortesanos y ministros, la emulación desatada vino a añadir más y más nuevos privilegiados, sobre todo cuando desde la culminación del proceso de institucionalización, hacia 1630, se empezaron a vender las licencias. Pero aunque parece claro que en la segunda mitad del siglo la competencia suntuaria alcanzó mayores cotas que antes y que nuevos personajes se afianzaron en el uso del coche, las medidas dadas a lo largo del último tercio del siglo XVII muestran que en ningún caso, este dejó de ser un privilegio que recayó mayoritariamente en los cortesanos.

CAPITULO 3

INTRODUCCION, RESTRICCIONES Y PERMISION DEL COCHE, 1555-1610

Entre las novedades que más duraderamente modificaron la cambiante corte castellana durante la segunda mitad del siglo XVI se hallaron los coches. Usados inicialmente por destacados cortesanos, suscitaron desde muy pronto un rechazo rotundo de las élites urbanas que pidieron su prohibición en las Cortes. La pragmática de 1578, que permitía su uso sólo con 4 caballos, asoció el coche a las fuerzas emergentes en el proceso de institucionalización de la Monarquía, la nobleza, que empezaba a ocupar los puestos de gobierno frente a los letrados. Desde entonces, las Cortes, cambiaron de opinión y no cesaron de pedir un coche más asequible que colmara las aspiraciones representativas de aquellas, aunque sólo lograron que la pragmática fuera repetida en 1593 y se extendiera a los nuevos tipos de carruajes surgidos para burlar la ley, consolidándose así, en el plano simbólico, el proceso de institucionalización de la Monarquía iniciado años atrás. La línea restrictiva fue interrumpida cuando Felipe III, consciente de la necesidad de reintegrar a las élites urbanas, permitió (por la pragmática de 1600) que, de acuerdo a sus peticiones, se usaran coches de 2 y 4 caballos. Sin embargo, el proceso de asimilación del coche y el cortesano condujo inmediatamente a tratar de restringir su uso, aunque sin éxito. Entretanto se dio comienzo a la institucionalización de las sillas de mano, por la cual estas eran permitidas solo a quienes lograran una licencia del Consejo de Castilla, mecanismo que se extendió a los coches desde 1611.

1. COCHE, NOVEDADES CORTESANAS EN CASTILLA Y GASTOS Suntuarios

De acuerdo con la aparición (institucionalización) de la corte, las reformas suntuarias fueron apareciendo en Castilla desde el siglo XV. No obstante, las pragmáticas contra los trajes iniciadas a fines de aquella centuria, se hicieron frecuentes en la siguiente, así en 1515, 1523, 1563 o 1570. Todas ellas insistían en la renovación de las anteriores disposiciones y subrayaban que los excesos en materia de vestido habían ido en aumento. La crítica de las costumbres también había ya señalado hacia 1500, excesos en el comer y beber y en los vestidos y desde los años 20 del siglo XVI, proliferaron los comentarios sobre gastos suntuarios. Numerosos autores criticaron el desmedido afán de gasto y su incidencia en el endeudamiento general y el encarecimiento de los precios, así como la falta de ahorro en los señores y el empobrecimiento de las gentes en la carrera por el lujo¹.

Pero la crítica del lujo y con él de la etiqueta, tenía otra cara vinculada a su papel en la corte. En esta estaban surgiendo escenarios áulicos y rituales de influencia borgoñona e italiana en los que la etiqueta resplandecía promoviendo la adoración ritual del príncipe por parte de sus criados. Los usos borgoñones de la corte de Carlos eran resultado de un diseño preciso del modo de concebir las relaciones entre el rey y los reinos, de ahí que proliferaran las críticas entre la nobleza española, consciente de las implicaciones sociopolíticas de la preeminencia de la corte regia. Esta inquietud se percibió también en el movimiento de las Comunidades, durante el que se propuso reducir el margen de maniobra del monarca al regular el funcionamiento de la corte y disminuir el número de servidores, eliminando a los foráneos. Las quejas no pudieron evitar la implantación de un estilo de corte y un conjunto de etiquetas que tan útil era a la hora de integrar reinos heterogéneos, rodear al monarca de un halo de sacralidad y consolidar la corte regia como el eje de la vida política y social de la Monarquía². Influenciada por estas novedades, la nobleza fue cambiando paulatinamente del ideal del caballero al arquetipo del cortesano, proceso en el que el declive del

¹ L. Rodríguez Cacho, *Pecados sociales y literatura satírica en el siglo XVI: los Coloquios de Torquemada*, Madrid, 1989, pp. 140-142.

² Para el análisis de este proceso en detalle, véase la *Introducción* de A. Álvarez-Ossorio Alvaríño

acostamiento, es decir, la disolución de los sequitos militares, detectado ya hacia 1535 y consolidado en la segunda mitad del siglo, fue sintomático. En su lugar apareció el interés por la indumentaria y en general por la exteriorización del rango aristocrático, mientras que en el servicio doméstico disminuyeron los caballeros y aumentaron los criados destinados al servicio personal³.

Estas circunstancias condujeron a las clases privilegiadas y la mediana y pequeña nobleza a embarcarse en una competencia continua por el gasto suntuario a lo largo del siglo XVI que a la postre llevó a un importante desarrollo de las industrias del vestido, del adorno y de sus auxiliares y también un esfuerzo por la mejora, el esmero en la calidad y la finura⁴. La producción industrial se orientó a las manufacturas de calidad y de lujo como encajes, sedas, terciopelos y tapicerías, que eran las que mayores posibilidades ofrecían para la simbología estamental del lujo ostensible. El aprecio por estos productos y su peso en la estima social se manifestó meridianamente en la obsesión por las telas en las relaciones de la época⁵.

En este contexto de gasto, competencia suntuaria y aprecio por los productos de lujo y lo externo, los españoles se encontraron con una novedad que causó mucha más polémica y atizó un más encendido debate que los banquetes y otros gastos superfluos provocados por los cambios aludidos, un auténtico enser nuevo y desconocido: el coche. Este aumentó aun más el número de criados destinados al servicio del señor, aumentó el peso y la importancia de la caballeriza y sobre todo, dada su peculiar estructura, que facilitaba la movilidad, proporcionaba un espacio inédito de privacidad y permitía cuantos gastos novedosos se imaginaran en tiro y decoración, plasmó en el ámbito de lo externo con incomparable más eficacia que ningún otro enser el status del poderoso.

La aparición de los coches fue saludada de inmediato con críticas a su uso que recordaban las críticas a las comidas, los trajes y el exceso de criados de pocos

en Martínez Millán, *La Corte de Carlos V*, vol. IV, pp. 7y ss.

³ *Ibidem*, pp. 22-23.

⁴ Bartolomé Bennassar, "Consommation, investissements, mouvements de capitaux en Castille aux XVIe. et XVIIe. siècles", en *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernst Labrousse*, Paris, 1974, pp. 139-155 y C. Viñas y Mey, "Notas sobre primeras materias, capitalismo industrial e inflación en Castilla durante el siglo XVI", *Anuario de Historia económica y social*, 1975, especialmente pp. 343-352.

⁵ Rodríguez Cacho, *Pecados sociales y literatura satírica...*, p. 153.

años antes. Para la mediana nobleza y las élites urbanas, perjudicadas en general por la competencia suntuaria, el coche era un gasto más que se sumaba a los cambios en las etiquetas y las costumbres sociales de los últimos 40 años, lo que les distanciaba de la preeminencia social. No fue un proceso muy rápido, pues el coche tardó en asentarse definitivamente en la sociedad cortesana unos 30 años, pero sí tuvo efectos inmediatos de trascendentales consecuencias. Llama la atención que, en 1547, Fernández de Oviedo, aun señalando con claridad que los coches no eran accesibles sino para unos pocos, no acertara a ver cómo se habían de imponer en Castilla. Recordaba el tiempo en que los vio, su alto precio, sus incomodidades, asegurando haber habido,

carros de cuatro caballos y cuatro ruedas ..., que trujo a Castilla la princesa madama Margarita, mi señora, en que algunas veces, con algunas de sus damas, salia al campo; pero como esos no los podían sostener con cuatro o cinco caballos que han menester, sino personas de estado y no son sino para tierra llana e su alteza después que embiudó se volvió a Flandes, cesaron tales carros, e quedose la costumbre de las literas.

Apenas 7 años después, los coches, los carros de cuatro caballos y cuatro ruedas, iniciaron su andadura para convertirse en uno de los más importantes objetos suntuarios en Castilla y en un elemento indispensable de la corte. Pero aunque a Oviedo los coches no le preocuparan, se quejaba del exceso de literas que le parecían un excelente instrumento para marcar las diferencias sociales, aunque necesitado de un cierto control, pues se habían asentado demasiado en esa Castilla ávida de novedades y distinciones sociales:

quedose la costumbre de las literas, e hase extendido mucho, e ya no solamente los señores o dueñas de estado las usan, pero andan ya en personas de muy menor calidad e meritos, e en otros oficiales cortesanos de diversas maneras. Pero todavía son buenas para enfermos e para niños, e en la corte de los príncipes todas estas cosas se sufren e aun son adorno del estado. E espeçial mente son buenas estas literas para los ançianos señores del Consejo, que por su edad e por ser personas de cuya compañía e esperiençia el rrey y el rreyno tienen nesçesidad muy grande, estan bien empleados tales rregalos para los conservar, e aconsejar al príncipe lo que le conviene [y a los tales se le deve dessear la salud, por que son padres dela patria y la mexor joya que el rey puede tener çerca de su real persona, sin los quales subçederian grandes incombinientes, que se escussan con su

*prudencia*⁶.

Introducido en las caballerizas reales y aristocráticas, el coche se convirtió rápidamente en objeto de competencia suntuaria del más alto nivel, multiplicando el gasto y la emulación social y relegando el uso de las literas a un papel secundario apenas dos décadas más tarde.

2. EL DEBATE SOBRE EL COCHE: QUEJAS Y PRAGMATICAS RESTRICTIVAS, 1555-1599

Desde su aparición, los coches fueron muy criticados por las élites castellanas por su coste excesivo, porque estimulaban la competencia suntuaria, conducían a la pérdida de la caballería, porque afeminaban a los hombres y porque propiciaban el desorden moral. Sólo a raíz de la pragmática de 1578 cambiaron de opinión y solicitaron un coche más barato, con lo que trataban de formar parte de esa nueva élite de cortesanos que podían ir en carruaje. No obstante, sus intentos fueron fallidos porque la pragmática fue repetida en 1593 y estuvo en vigor hasta 1599, demostrando que el coche se consolidaba claramente como un atributo cortesano y definía el status cortesano de los sectores sociales.

2. 1. LAS CORTES Y LOS COCHES: UN RECHAZO SIN PALIATIVOS, 1555-1578

En 1555, los coches fueron denunciados por primera vez e incluso se pidió su prohibición⁷. En la petición 108 de las Cortes de Valladolid, los procuradores criticaron la asunción de esa costumbre extraña, certificando su novedad y su origen foráneo:

vemos por experiencia que a nuestra flaqueza y malicia humana le es muy

⁶ Gonzalo Fernández de Oviedo, *Libro de la Cámara real*, pp. 163-164. Entre paréntesis el último añadido de de Oviedo que muestra bien a las claras que la cuestión de las literas ya estaba creando problemas y que los consejeros serían, o habrían de ser, los premiados con su uso. Se anticipaban al tema del coche.

⁷ La petición de los procuradores iba en la línea de las prohibiciones que ya habían tenido lugar en otras cortes europeas, pues decretos suntuarios contra los coches los había habido ya en Milán en 1536, en Mantua en 1551, en Bolonia en 1556 y en Venecia en 1562, Joseph Jobé, *Au temps des cochers*, p. 15. En Francia el Parlamento pidió al rey que se prohibiera andar en coches por la villa de París en 1563, R. Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, p. 22n.

facil darse a las cosas livianas y de sobervia e vanidad, e muy difficil a las cosas virtuosas, e pocas vezes hemos visto que las buenas costumbres que de otras partes se traen a estos reynos pocos o ninguno ay que las abracen ni sigan, y las malas luego se apegan, como lo hemos visto en esto de los coches y literas que se usa traer por las calles de poco tiempo aca, no se haviendo usado jamas en estos reynos, por grandes prosperidades que en ellos aya havido.

De seguido, atacaban el coche por producir excesivos gastos, asegurando que su uso,

no se trae con aquella templança y moderacion que se usa en las partes de donde vino, sino que cada día va creciendo en fausto y costa, de tal manera que para entretener y sostener un coche o una litera es menester una hazienda particular.

Pero lo peor no era el alto precio del coche y sus adherentes, sino el peligro de que la costumbre se extendiera y lo que agora hazen las personas preeminentes e de dignidad, querrán luego seguir todos, como se ha visto por experiencia. Los procuradores temían la emulación, como había denunciado Oviedo acerca de las literas, y abogaban por su eliminación antes de que se convirtiera en algo tan imitado que ellos mismos tuvieran que iniciarse en su uso. Además, este nuevo uso ya estaba causando novedosos problemas, irreverencia e inseguridad en las calles:

y es tanta la soltura con que se traen, que se ha visto venir por las calles al Sanctissimo sacramento passar sin ningun acatamiento un coche o litera con todo el tropel y estruendo que traen, y ser necessario para que no acaesciesse ningun desastre parar los clerigos con el Sacramento: y allende desto, de andar los dichos coches y literas por las calles se ha visto que han acaescido casos desastrados y desgraciados tropellando gentes, y espantando cavallos y mulas, y derribando los que en ellos van.

Por si esto fuera poco, los procuradores apuntaban además que los coches facilitaban el desorden moral, pues yendo en ellos de noche por los pueblos y en el campo con compañías se toman ocassiones de cosas que se dexan mejor entender que dezir. En resumen, las Cortes pedían al monarca que antes de que aumentara el gasto suntuario y la consiguiente imitación convenía prohibir su uso:

Seria gran bien que antes que estas maneras de faustos y novedades vayan

mas adelante, y se estienda a los otros generos de gentes, se ponga en ellos el remedio necessario. Suplicamos a V.M. mande que ningun hombre ni muger de qualquier estado que sea pueda andar ni anden por las calles en las ciudades e villas destos reynos de dia ni de noche en los dichos coches y literas so graves penas y en esto allende que V.M. hara gran servicio a Dios, estos Reynos rescibiran grande utilidad y contentamiento y merced⁸.

El *cuydado para proveer en ello*, que se aseguraba en la respuesta dada a la petición 108, no fue sin embargo, muy lejos y se hizo caso omiso de esta queja por bastantes años⁹. La denuncia de los procuradores de la confusión estamental, el desorden moral, la ruina económica, la sofisticación del lujo, el deseo de medro y la irreverencia del poderoso, que ellos percibían claramente, trataba de que se arrancara de raíz un problema que se les venía encima; el coche era un nuevo, definitivo y poderosísimo elemento de diferenciación social. El mal se multiplicó a pesar de todo y, años después, los procuradores, olvidando las literas y dirigiendo sus quejas a las carrozas -una nueva denominación venida de Italia, porque las modas corrían a gran velocidad y los deseos de amoldarse a ellas también¹⁰- volvieron a denunciarlo. En las Cortes de 1573, los procuradores insistían en que la novedad de los coches nada bueno traía a Castilla sobre todo cuando se extendían sin control:

que la experiencia ha bien mostrado quan pequeña es la utilidad y el aprovechamiento que trae el uso de los coches y carrozas, nuevamente introducido en estos reinos... Suplicamos a vuestra Magestad, pues los inconvenientes que aqui se representan, son tantos, demas de otros que se dexan entender, y tantos los años en que estos reynos se hallaron bien sin los dichos coches, y tan grande el exceso a que esto ha venido, sea servido de mandar prohibir y vedar el uso dellos.

⁸ Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla, vol. V, pp. 688-689.

⁹ *Ibidem*, p. 689. Parece que los procuradores continuaron pidiendo la erradicación de los coches en 1563 en las Cortes de Madrid. Así lo aseguraba Clemencín en su edición de 1947 de *El Quijote*, vol. IV, p. 1722 pero sin prueba documental. Lo mismo García Soriano en su edición de las *Cartas filológicas* de Cascales, vol. II, p. 136n. El primero debió ser Juan Sempere y Guarinos, quien concretaba que fue en la petición 114 de aquellas Cortes, *Historia del lujo y de las leyes suntuarias de España*, 1788, vol. II, p. 58, pero no hemos hallado esa mención en el volumen correspondiente de las Cortes.

¹⁰ Las denominaciones se modificaron al compás de los gustos y las modas. La denominación de silla-litera, documentada en 1554, certificaba la influencia de la litera en esos años. Entre los diversos tipos de coches se encontraba el *coche de hechura de los de Flandes*, allá por 1570. Algo posteriores son la denominación coche-carroza, de 1576, o la de carroza-litera, de 1582, nombres que apenas si sobrevivieron unos años arrinconados por los carricoches, que a su vez fenecieron más tarde, véase A. Rojo Vega, *El Siglo de Oro. Inventario...*, pp. 123, 139, 140 y 382.

Como los procuradores habían previsto, había aumentado considerablemente el *aparato* de los coches exigiendo nuevos gastos. Los que querían diferenciarse con él necesitaban de una inversión en acompañamiento o en decoración del carruaje aun mayor que antes. El único remedio para esta desastrosa carrera suntuaria seguía siendo su prohibición,

en razón y a consideración de los inconvenientes y gastos excesivos que se sigue dellos, así por haver ido creziendo en costa la obstentacion y aparato dellos, lo que se ha visto, como por el acompañamiento de gente de a cavallo, y otras circiunstancias que, para responder a esta autoridad, es necesario; la soltura de lo qual ha venido ya a terminos, que con muy pequeña y con ninguna hazienda, muchos hombres los tienen, por haverse puesto en honor, y por quitarse de las pesadumbres y descontentos que, no haziendo lo que todos, aunque sean mas principales y mas ricos que ellos, tenían.

Todavía añadían los procuradores dos problemas nuevos debidos al exceso de coches; la carestía de las mulas y el abandono de la caballería. Era tan amplio este *nuevo uso* que estaba provocando que los labradores no hallaran mulas para sus labores *por precio en que la puedan comprar, haviendo llegado los que las compran para coches, a ponerles precio de trescientos ducados, que es el comun*¹¹. Al mismo tiempo, los hombres abandonaban la caballería por ir encochados y había llegado tan lejos *el buscar con ellos descanso y sosiego que hombres y mozos andan en coches de rua por los lugares, cosa indecente, y tan contraria al buen exercicio de la cavalleria destos reynos*¹². Tres años más tarde, en 1576, las Cortes atacaban de

¹¹ Sobre la polémica de las mulas, iniciada antes que los coches fueran un problema en Castilla, la voz mas autorizada fue la de Valverde Arrieta, defensor a ultranza del uso de los bueyes y del abandono de las mulas verdadera lacra, a su juicio, de los campos españoles. Arrieta consideraba que las mulas no labraban suficientemente hondo, que costaban mucho y trabajaban poco y que eran estériles. Exponía sus pensamientos en forma de diálogo entre Justino y Camileto:

Justino. *Digo pues que la causa y total perdicion de España ha sido y es dexar de arar, y sembrar, carretear, y trillar con bueyes en lo mas y mejor della y averse introduzido, y inventado las mulas en su lugar, cuyos gastos son excesivos, y su labor mala, pestilencial, inutil, y muy perniciosa...*

Camileto. *Con todo esso me holgaria de saber de rayz la razon dello, para saberla dar ... Puesto que dizen los labradores, que se quiten las mulas de los coches para arar, que se pierde el Reyno por ello. Justino. Muchos años ha que las piden, como gente que no sabe labrar, ni el daño que España recibe por ellas. Y assi se mando que se quiten con diferente intento, para que poco a poco cessen, y en su lugar se crien bueyes, y cavallos.*

Valverde Arrieta, *Despertador que trata de la gran fertilidad...*, f. 190v.

nuevo el uso de los coches. Recordaban la última petición para su supresión, recordaban también que se habían *introducido tan comun y desordenadamente en estos reynos* no hacía mucho tiempo y denunciaban que habiéndose hecho *mucho mayor el numero*, estaban causando *mayores daños e inconvenientes*. No habiéndose tomado resolución, insistían en el asunto:

*Y dexando de expresar aquí para quantas cosas son los dichos coches perniciosos, por averlas representado a vuestra Magestad en memoriales particulares, solamente le suplicamos considere, con su mucha prudencia, quan justa y necesaria cosa, y digna de proceder de vuestra Magestad, es el quitar un abuso e introducción tal, que no tiene aprovacion ni defensa mayor ni de mas fuerza que dar ocasion y comodidad a los hombres para regalarse y no usar exercicio de tales*¹³.

Las Cortes pedían la prohibición tajante de los coches. Desde su perspectiva, el coche era un gasto demasiado elevado y por eso mismo, un elemento de distinción social demasiado inalcanzable para las élites urbanas tradicionales. Sin embargo, los aires que corrían esos tiempos por Castilla, no eran los más idóneos para quedar excluidos de un fenómeno así¹⁴. Por todos lados, los que medraban, por ejemplo comprando cargos municipales, factor decisivo de movilidad social y consolidación de posiciones dominantes, querían hacerse con un coche para sellar su posición, para significarse. El coche empezaba a estar al final de ese trayecto de ennoblecimiento y conservación del poder, como lucía en los versos de Hurtado de Mendoza:

*Andaban los Morelos, los Leardos,
los coches, los banquetes, las vajillas,
los brocados azules, rojos, pardos*¹⁵.

2. 2. La primera regulación del uso de los coches, la pragmática de 1578

¹² Cortes, vol. IV, pp. 495-496.

¹³ Cortes, vol. V 1ª parte, p. 25 y Cortes, vol. V 2ª parte, p. 539.

¹⁴ En las quejas de las Cortes resonaban los comentarios de Guzmán sobre su padre, el mercader genovés que en lugar de invertir en bienes productivos se daba a gastos ostentosos con los que persuadir de la solidez de su posición, así *gastó, hizo carroza y silla de manos, no tanto por la gana que dello tenía mi madre, como por la ostentación que no le reconocieran su flaqueza*, Mateo Alemán, *Guzmán de Alfarache*, 1599, edición de F. Rico, Barcelona, 1983, p. 142.

¹⁵ *Sátira*, escrita entre 1563-1575, en J. I. Díez Fernández, *Diego Hurtado de Mendoza. Poesía completa*, Barcelona, 1989, p. 252.

A partir de 1560 se inició una auténtica revolución política e ideológica en la Monarquía que no fue culminada hasta años después de la muerte de Felipe II. Esta transformación consistió en la imposición de un estricto sistema de creencias sociales, una reforma de la administración y el control del estamento eclesiástico. El disciplinamiento moral recayó en manos del Consejo de Castilla, el control de la sociedad en la Inquisición y la definición de la ortodoxia de las costumbres llevó a la formación de un nuevo organismo, la Junta de Reформación¹⁶. La primera Junta de Reформación se inició en 1574 y durante dos años se preocupó de la reforma de las costumbres¹⁷. Esta Junta tuvo su continuación en el I verano de 1578¹⁸. Fue entonces cuando se limitó por primera vez, el uso de los coches mediante una pragmática que, aunque no podemos vincular exactamente a la Junta de Reформación, resulta indudable que se produjo en su entorno¹⁹. En ese contexto

¹⁶ M. Millán y de C. Morales, *Felipe II (1527-1598) La configuración...*, pp. 81 y ss, 103, 116-118, 121 y 203.

¹⁷ Parece que las peticiones de los reunidos en Cortes, de índole moral en buena parte, tuvieron buena acogida en la corte filipina, pues en 1575 se dieron unas pragmáticas referidas al juego, los maridos consentidores y el atavío y la compostura en sagrado de las prostitutas. Véase, A. Alvar Ezquerro, "La Junta de Reформación de Felipe II: rezar por el Rey y reorganizar la sociedad", en P. Fernández Albaladejo (Coord.), *Monarquía, imperio y pueblos en la España Moderna*, Alicante, 1997, pp. 641-650, ídem, "Mitificación real y ejercicio del poder. Felipe II y sus obispos hacia 1575", en E. Martínez Ruiz, (Dir.), *Madrid, Felipe II y las ciudades de la Monarquía*, Madrid, 2000, vol. III, pp. 227-249. También Ignacio Ezquerro Revilla, "La reforma de las costumbres en tiempo de Felipe II: Las "Juntas de Reформación" (1574-1583)", en Martínez Millán (dir.), *Felipe II...*, t. III, pp. 181-183.

¹⁸ Ezquerro Revilla, "La reforma de las costumbres en tiempo de Felipe II...", p. 186.

¹⁹ El limosnero mayor, Luis Manrique, partícipe de primera hora en la Junta, apuntaba sus preocupaciones haciéndose eco de las quejas de los procuradores, acerca de que los coches afeminaban a los hombres. En sus *Advertimientos* de 1577 decía de *toda la ilustre y generosa juventud* que andaba en la corte, que

no atiende a otra cosa sino a comer y beber con el mayor regalo y glotonería que ellos pueden y a juegos y trampas y a carnalidades y deshonestidades sin ningún termino ni vergüenza de Dios y de los hombres metidos como mujeres en coches por las calles de la corte y si por desdicha salen algunas veces de ellos dan consigo en sus cuartagos con sus gualdrapas de seda honrando a los lodos y muladares de Madrid y a las callejuelas infames por donde sus padres y abuelos cortesanos y hombres como ellos se afrentaran de que los vieran ir sin ejercitarse en cosa de armas ni de caballos ni de otros nobles ejercicios que debían tener y tratar siquiera para alentarse.

Advertimientos que D. Luis Manrique dio a su Magestad del Rey Don Felipe Segundo nuestro señor, apud. Fernando Bouza, "Crítica al rey en la década de 1570. Rezos y hacienda" en J. Martínez Millán (dir.), Felipe II..., vol. II, p. 125. Véase la respuesta de Felipe II a una carta de Mateo Vázquez de 17-XI-1577 en la que el monarca comentaba que habían de ocuparse de las quejas

reformador y haciéndose eco de las peticiones de las Cortes de 1573 y 1576, el rey respondió con una ley, según la cual,

ninguna persona, ni personas, assi hombres como mugeres, de qualquier calidad, estado, y condicion que sean no puedan andar, ni anden por las ciudades, villas, y lugares destos nuestros Reynos de la Corona de Castilla, ni en sus arrabales, ni cinco leguas alrededor dellas, en coches, ni carroças, sino fuere trayendo en cada coche, o carroça quatro cavallos, y que los dichos cavallos sean todos suyos propios del sueño cuyo fuere el tal coche, o carroça, y no ajenos, ni prestados, so pena que el que de otra manera lo traxere, por el mismo hecho aya perdido, y pierda, el coche, o carroça, y la cubierta del, y todo el demas adereço de alhombrias, y almohadas, y los cavallos, mulas, o azemilas que les llevaren con sus guarniciones... Pero bien permitimos que los dichos coches, y carroças se puedan traer de camino con mulas, o azemilas, o como cada uno quisiere, con tanto que el ir de camino sea, y se entienda para jornada de cinco leguas, o mas²⁰.

La prohibición en Castilla del uso de mulas en el coche y la obligación de llevarlos con 4 caballos (a diferencia de las Indias donde hubo una prohibición tajante de coches y carrozas²¹) redujo *de facto* su uso a la aristocracia o a los muy ricos,

del reino acerca de los coches, C. Riba García, *Correspondencia privada de Felipe II con su secretario Mateo Vázquez. 1567-1591*, Madrid, 1959, pp. 143-144. Recuérdese que el impulsor de la Junta tras su freno en 1576 fue Mateo Vázquez, cfr. M. Millán y de C. Morales, *Felipe II (1527-1598) La configuración...*, p. 203.

²⁰ La respuesta real a las peticiones de Cortes de 1576, prohibiendo usar coches y carrozas a no ser que fueran con 4 caballos en Cortes, vol. V, 2ª parte, pp. 538-540. La pragmática en *Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley V*.

²¹ Allí también se controló la profusión de los coches. Simultáneamente a la pragmática en Castilla, una Cedula de 24 de noviembre de 1577 declaraba que en la Nueva España habían comenzado a usar coches y carrozas *muchas gentes y que esto va cada día creciendo de manera que no se tiene tanta quenta con el exercicio de los cavallos ques de los mayores yncombinientes que en aquellas partes podia haver para la fuerça y deffensa de la tierra*. A fin de atajar este exceso, el Consejo de Indias ordenaba que ninguna persona pudiera andar en ellos *ni los tengan ni ussen dellos en manera alguna en la dha nueva españa ni en otra parte alguna de las dhas nuestras yndias Islas y tierra firme del mar oceano*. La pena era la pérdida del coche y los animales y una multa de 500 pesos de oro para la primera vez y de 1000 para la segunda. Igualmente se prohibía la exportación de coches o de la fábrica de ellos bajo pena de 200 pesos de oro además de destierro perpetuo de las Indias. Véase *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía*, T. XVIII, Madrid, 1872, pp. 116-118, una copia en BNM Mss. 2927 f. 39r-39v. Se mandaba pregonar en Sevilla, ciudad de México y la de los reyes del Perú y en todas las demás ciudades donde existieran Audiencias y Chancillerías. Meses antes de la Cédula, el 18 de mayo, el presidente de la Real Audiencia de Santo Domingo, don Gregorio González de Cuenca, era reprendido por ir en coche con cierto personaje,

En el nuestro consejo de las Indias se a entendido teneys particular amistad y familiaridad con Alonso de Nunas y otras personas desa ysla a que en algunos días que los oydores se an juntado a comer con vos aveys sentado a vuestra mesa y paseado en un coche publicamente con el suso

únicos capaces de mantener ese nivel de gasto²².

Si se tiene en cuenta el contexto del momento, se puede reparar además que la pragmática de 1578 aparecía en un momento en el que la Monarquía se mostraba incapaz de integrar a las élites de los reinos en su servicio de acuerdo con el mérito realizado por sus miembros²³.

Además, la pragmática venía a ahondar en la idea de que el lujo era necesario, precisamente para distinguir los estamentos, para separar las calidades sociales²⁴, tratando se consolidar un orden socio-político. Subrayaba por tanto, que había un lujo legítimo, ordenado, un lujo propio de los privilegiados, que se manifestaba como ordenado y coherente con su preeminencia social. Frente a él había un lujo indebido, el de los advenedizos. El lujo había de ser monopolio de la nobleza y el clero, como señal externa o atributo de su hegemonía, más aun, este lujo no era una opción deliberada del noble sino una obligación que le imponía su status. El decoro exigía una inmediata correlación entre el ser y el aparentar o

dicho y porque esto parece demasiada familiaridad estareys advertido de mirallo y reformallo de manera que se escusen los ynconbenientes que dello se pueda seguir.

Rodríguez Demorizi, *Enciclopedia dominicana del caballo*, Ciudad Trujillo, 1960, pp. 80-81. La prohibición llegó y el presidente Cuenca protestó rogando al rey le permitiera seguir usando su coche, el único en la isla, pues con los muchos caminos que había andado y las navegaciones que había hecho, había quedado *tan quebrado y sentido de los riñones que por no poder andar a caballo* había comprado un coche en Valladolid para ir a Sevilla,

y le traje aqui, en que he andado por la causa dicha, y de él se servian las mujeres de los Oidores, por no haber aqui otro. Ha venido Cedula para que no usemos del coche; las causas de ella no concurren en mi por mi mucha edad y falta de salud, y menos concurre en las mujeres. Suplico a V.M. que por tan justas causas se me haga merced de dispensar conmigo, y así mi mujer pueda usar del coche que traje, pues de un solo coche en esta Isla no puede resultar inconveniente.

ibidem, p. 81.

²² El jurado sevillano Hernán Pérez decía a comienzos de 1579 en el cabildo que mandar traer los coches con 4 caballos era *tácitamente mandarlos quitar*, véase J. Guichot y Parody, *Historia del Ayuntamiento de Sevilla*, Sevilla, 1897, vol. II, p. 69.

²³ Cfr. B. Schalk, *From Valor to pedigree*, Princeton, 1986, *passim* y J.M. Smith, *The culture of Merit. Nobility, Royal Service, and the Making of Absolute Monarchy in France, 1600-1789*, Michigan, 1996, pp. 20-21.

²⁴ Vale la pena recordar las palabras de Juan de Silva, conde de Portoalegre, a Gabriel de Zayas al poco de entrar la pragmática, cuando escribía: *Hase comenzado a ejecutar aqui la prematica de los coches: a mi me toca bien, porque no puedo agora andar a caballo, y así pienso que podre hacer allí pocos cumplimientos*, CODOIN, vol. 40. p. 114. La misiva estaba escrita en Sevilla el 16-II-1578. No fue casualidad que en Milán se prohibiera en 1578 que ninguna mujer pudiera usar coche a no ser que fuera esposa o hija de un senador, un señor de vasallos, un *maltese* o un *magnato*, o al menos, un juriconsulto, cfr. Kreisel, *Prunkwagen und Schlitten*, p. 32.

hay al presente y la que havra si no se dexan de traer en ellos o se modera el número.

Almansa abogaba por evitar nuevos gastos y nuevas invenciones, afirmando que cualquier novedad había de tener peor resultado que los coches, *necesidad, que esta tan introducida en estos reynos que ya no se puede excusar*²⁶. Se nombró una comisión entre cuyos miembros estaba Almansa para representar al rey la necesidad de moderar la pragmática. Exactamente dos meses mas tarde, el 23 de julio, Diego Martínez de Soria y otros comisarios presentaban el memorial que habían dado al rey para moderar la pragmática. Abogaban por remediar el *universal descontento* que padecían los súbditos y los *mayores daños e inconvenientes* que habían surgido al prohibir los coches pues,

por ser tantas las invenciones que después acá se han introducido y las que cada día van saliendo y saldrán para suplir la falta de los coches, y que así por el artificio y obra como por los escuderos y criados que requieren, son causa de mayores y mas excesivos gastos que los coches, y no tan autorizadas para el lustre del lugar ni tan provechosas para sus dueños; pues quando no tenian necesidad del coche, con las mulas dél labravan alrededor de los lugares do vivian, tierras en que cogian trigo y cevada, y provehian sus casas y les era grangeria.

En 1579 las desventajas derivadas de la movilidad femenina dejaron de ser un problema; al contrario, el coche marcaba las distancias, alejando a las mujeres de la clase dominante de las del pueblo llano, protegiéndolas y proporcionándolas una inefable sensación de superioridad. Los procuradores habían entendido perfectamente las nuevas posibilidades del coche como elemento representativo, olvidando cuando clamaban por la honestidad de las mujeres,

y la honestidad no recibe sino daño grandisimo, porque es el mismo y la ocasion mayor, y mejor parecen con mas decencia y autoridad yendo recogidas en un coche, llevando sus hijas consigo a oir los officios divinos o a sus visitas, que no solas y cubiertas por las calles, o descubiertas tan acompañadas de criados que exceda a la costa y gasto de los coches; dexando sus hijas solas en casa o enviándolas a oir misa antes o despues dellas, que en lo uno y en lo otro puede haver mas notorio daño y mayor inconveniente.

²⁶ Cortes, vol. V, 1ª parte, pp. 176-77.

El coche se había convertido en un instrumento representativo para el cortesano como ningún otro, el pretendiente, el poderoso, ya no podía prescindir de él para aparentar y andar a sus negocios, era entonces cuando los daños de la restricción se notaban

precisamente en esta corte y en los lugares de chancillerias, a do acuden mugeres de calidad y personas impedidas y dolientes, que vienen a sus negocios, y pueden mal hazerlos no andando en coches, las unas por su honestidad y las otras por su dolencia y falta de salud; no pudiendo las mas dellas sustentar quatro cavallos, ni el acompañamiento que piden estas nuevas invenciones o a pie requiere, de do vendra que andaran o contra lo que su estado y salud les pide, o dexaran perder sus negocios.

Esto era mucho más importante que el discurso de la deshonestidad de los coches, como explicaba no sin cierto cinismo, el procurador, porque

por una, si la havia, que con libertad usase mal del trato de los coches, no es justo ni razonable privar del uso y aprovechamiento dél a tantas buenas, y finalmente a casi toda la nobleza deste reyno; notando a los naturales dél por de peor inclinacion y costumbres que a los demas en cuyos reinos y señorios se tolera y permite el uso de los coches y carrozas, siendo como es el quitarlos en tanto daño de la salud, así por el reparo del frío del invierno como para la defensa del sol en verano, en los que tienen precisa necesidad de salir a sus oficios o al beneficio de sus haziendas o al despacho de sus negocios.

Desde un punto de vista más práctico, el memorial trataba de demostrar que los intentos de aumentar la cabaña de caballos no habían sido eficaces. La pragmática no había conseguido la abundancia de caballos que se esperaba, por el contrario, había dado lugar a un *excesivo precio dellos, que haze no poderse sustentar las gentes de las guardas y ginetes, porque o no hallan un cavallo, o les cuesta el sueldo de un año.* Además, los caballos que se usaban para coches o carrozas *quedan sin provecho para la guerra y qualquiera otro exercicio, pues pierden la carrera y aun la boca.* Tampoco se había logrado abundancia de mulas poniendo caballos a los coches, antes bien, la experiencia *muestra todo lo contrario, que el uso de los coches con mulas había provocado la mayor crianza dellas que nunca se vio en estos reynos* ya que propiciaba su cría, pues

siendo la crianza y grangeria de los propios labradores, ellos se aprovechavan tanto en las que criavan y vendian para este efecto, que con la ganancia que en ello hazian, no sentian y podian llevar la carestía de todas las otras cosas necesarias para la labor, y era con lo que verdaderamente lo podian sustentar; fuera de que no todas las mulas salian buenas para coche, y así con la codicia de acertar con una, criavan otras no tales, que forzosamente havian de quedar para la labranza.

Otro importante inconveniente de la pragmática eran las dificultades de gobernar a un tiempo quatro cavallos españoles, que de su natural son fogosos y colericos, lo que hacía de semejantes coches, *costa, pesadumbre, peligro para si y para los que andan por las calles, como se ha ya visto en algunas ciudades.* Por si estas razones fueran pocas, el memorial mantenía que el uso de los coches y carrozas se hallaba permitido en la Sagrada Escritura y en muchas leyes de jurisconsultos romanos y aun alguna ley de Graciano, Valentiniano y Teodosio ordenaba que para que los *constituidos en dignidad la representasen mejor* anduvieran siempre en coches o carrozas,

conforme a la dignidad de cada uno; en lo qual se muestra que el uso y exercicio de los coches y carrozas no es de si malo, pero antes bueno; pues si no lo fuera, el tiempo, la diversidad de gobiernos y repúblicas que han pasado, y tantos hombres sabios, zelosos y santos como ha havido, lo ovieran descubierto y remediado.

Dicho esto, los procuradores suplicaron al rey *en virtud de las particulares instrucciones que tenemos para esto de nuestras ciudades,* que moderara la pragmática con una serie de medidas que abogaban claramente por el coche para los medianos. En primer lugar, que fuera de las personas reales, *nadie pueda traer coche o carroza de rúa con mas de uno o dos cavallos o mulas solamente, y de camino con las que se quisieren.* O sea, el coche barato, en el que incidía la siguiente propuesta, según la cual *no se pueda hazer ni haga, si no fuere para las personas reales,*

coche ni carroza con otro aforro ni cubierta mas que de paño, cuero, bayeta, frisa, baqueta o encerado, y que no lleve flecos de oro ni de plata, ni seda, ni pasamanos, ni mas que una trencilla de seda do se claven las tachuelas, sin ninguna otra guarnicion por de dentro, ni por de fuera, y que

la clavazon no sea dorada ni plateada, y lo mismo sea y se entienda en las guarniciones de los caballos o mulas.

Más medidas de ahorro; para que el reino no perdiera lo que tenía gastado en los coches y carrozas que se habían hecho, había de mandarse que quienes tuvieran vehículos contra la orden mencionada, los debían registrar ante la justicia del lugar *declarando el aforro y cubierta del coche o carroza, para que no se puedan hazer otros de nuevo, diziendo estavan hechos antes de la publicacion.* Para que las mujeres encochadas no indujeran a confusión acerca de su status social y su dedicación profesional, se proponía prohibir bajo graves penas que *ninguna mujer cortesana pueda andar en ningun genero de coche o carroza prestado ni alquilado, ni tenerle propio.* Con este programa, aseguraba finalmente el memorial, recibiría el reino *grande merzed y beneficio* y sería *causa de universal contentamiento*²⁷.

En pocas palabras, antes que preocupados por cualquier otra consideración moral, los procuradores ponían a las claras que estaban a favor de un coche barato, austero y asequible a sus bolsillos, que no eran otros que los de las élites urbanas²⁸. Fruto de estas quejas fue la concesión de una pragmática en 1579

²⁷ Cortes, vol. V, 1ª parte, pp. 362-365.

²⁸ No por casualidad, la misma cantinela, algo más breve, se escuchaba en el concejo sevillano. También aquí a raíz de la pragmática el jurado Hernán Pérez insistía el 30 de enero de 1579 en la bondad del coche para marcar las diferencias interestamentales. Informaba al concejo de que en Madrid se reformaban los coches prohibiéndose aquellos con menos de 4 caballos y proponía se tomaran medidas para evitar lo mismo en Sevilla:

*Y por que parece conviene mucho al bien publico de esta republica y a los vecinos y moradores della, que por parte desta Ciudad se hagan algunas diligencias antes que dicha Provision venga a ella, suplicando de la dicha Provision y expresando por apremios el gran daño y perjuicio que a esta Ciudad, vecinos y moradores della tendrian de cumplirse lo contenido en la dicha Provision; por que aunque en otras Ciudades deste Reyno conviene que se quiten, en esta no conviene; por que esta Ciudad, como a V.Sª es notorio, es muy grande, y siempre se ha acostumbrado y usado en ella, por ser tan grande, salir las mugeres honradas a ancas de mulas; por cuya causa habia en esta Ciudad muchas mulas para el dicho*** y despues que los dichos coches se usan han cesado de comprarse tantas mulas, por cuya causa se ejercitan mas en andar a caballo los hombres della y hay muchos mas cavallos.*

Pero no sólo era beneficioso a la ciudad el uso de los coches, también estos contribuían a marcar las diferencias sociales y a mantener el orden social, pues según el jurado la *gente comun* de la ciudad es *gente muy libre* y si no hubiera coches *las mugeres honradas y gente principal della* deberían salir a pie a los *jubiléos y visitas*, donde se daría *ocasion a que la gente comun della se atreva a hablar lo que les parece, como ha sucedido, de donde suelen suceder escandalos y alborotos.* Por si fuera poco, los gastos de poner 4 caballos en los coches serían superiores a lo que se pudiera ahorrar, pues,

plenamente alineada con las peticiones de los procuradores, que prohibía ciertas decoraciones de los coches. Según esta ley nadie podía traer,

*carroza de seda, ni guarnicion con terciopelo, ni pasamanos ni fluecadura, ni pespunte ni guarnicion alguna con oro, plata ni seda alguna, ni freno, ni ropas, ni estribos, ni clavazon dorada ni plateada ni pavonada en machos y mulas, so las penas en esta ley contenidas*²⁹.

Las contradicciones y el giro de las Cortes se explicaban fácilmente: el coche, nuevo elemento de representación, producto de lujo y objeto de la competencia suntuaria, quedaba vinculado de forma manifiesta a la nobleza que había de gobernar, a los cortesanos, como de facto ordenaba la pragmática. Las clases urbanas captaron perfectamente que estaban siendo excluidas de todo ello y su rápida reacción fue cantar las excelencias de un medio que les había de llevar aun más rápido a formar parte de esa capa de nobles a la que aspiraban entrar y que se promocionaba en Castilla a marchas forzadas. Su petición de coche barato significaba en realidad, coche para ellos, para poder figurar entre las élites de la Monarquía, un coche a fin de cuentas, que no tradujera el proceso de institucionalización y consecuente diferenciación social que se estaba produciendo en

*en esta Ciudad las calles son muy angostas y en ninguna manera pueden andar coches con cuatro caballos por ellas, por ser los caballos de la tierra muy briosos y furiosos, y pocas veces pueden hallarse cuatro tan mansos que puedan arrastrar un coche, de lo que resultarían grandes peligros: y el mandar S.M. que los haya con cuatro caballos es tacitamente mandarlos quitar; y que en esta Ciudad y su grandeza conviene a su autoridad que los haya, pues los hay en todas las ciudades de fuera de estos Reynos; y que los con dos mulas en esta Ciudad es de mucho provecho y en beneficio de todos, pues demas de servir las mulas en los dichos coches, son de grande utilidad y provecho para el que las tiene ... *** su casa... *** y las heredades que tiene, proveyendo sus casas de todos los bastimentos que han menester en ellas. Y demas desto seria grandísimo daño que los dichos coches se quitasen, porque se perderían en esta Ciudad sola, mas de quinientos, que han costado grandes sumas de dineros, y los que los gastaron los gastaron de buena fe, y no sería razón que lo perdiesen: a cuya causa quitandose los dichos coches habrían de buscar nuevas invenciones en que poder andar por ser la Ciudad tan grande.*

En último lugar y antes de pedir al concejo que se mandara cometer a caballeros del Cabildo para que tratara de este negocio, para que caso de que les pareciera cosa conveniente de hacer se dirigieran al monarca, el jurado recordaba el lado bueno de que algunas mujeres fueran en coche. Según él, era notorio *cuan honesta cosa es andar las mugeres en coche y el gasto que se escusa hoy*, gasto que se había de acrecentar *si cesasen los dichos coches y otras muchas causas y mas evidentes razones que escuso decir y las cuales por no ocupar el Cabildo no las digo*. Cfr. J. Guichot y Parody, *Historia del Ayuntamiento de Sevilla*, vol. II, pp. 68-70. (***) Así Guichot). Está erróneamente fechado en 1570. véase A.J. Albardonero Freire, *El urbanismo en Sevilla durante el reinado de Felipe II*, Sevilla, 2002, pp. 379-380.

²⁹ Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley V.

ella³⁰. En la misma línea que los procuradores, pero más pragmáticos y concretos se manifestaron un par de años más tarde otros sectores sociales de su misma extracción social. En la *Relación de los corregidores de Castilla*, documento de 1583 que proponía soluciones para los males de la agricultura en el reino, se leía en la resolución decimocuarta que convenía se permitiera a *todos los que labran fuera de la corte se les de licencia para poder traer coche con mulas*, petición apadrinada por las villas de Tordesillas y Olmedo. La primera decía que *con codicia de tener coche tendran la labranza y Olmedo solicitaba que aya fuera de la corte coche con dos mulas, conque cada uno labrase 40 obiadas de tierras*³¹.

La pragmática provocó además de rotundas quejas, muchos intentos de obviarla. Los intentos de encocharse por diversos medios proliferaron rápidamente, como habían comentado los procuradores. Algunos fueron tan lejos como para inventar nuevos vehículos, como veremos. Sin embargo, el proceso iniciado siguió su curso y aun se afianzó. En 1583, a la vuelta de Portugal, se intensificaron las peticiones de los castellanistas para que la Junta de Reformación volviera a funcionar, aunque parece que no se fue más lejos. No obstante, a partir de esa fecha, se culminó la separación entre funciones de gobierno y de jurisdicción que venían siendo desempeñadas simultáneamente por los letrados. Los Consejos se dotaron de jurisdicción y las facultades de tomar decisiones políticas se trasladaron a las juntas. Simultáneamente se produjo una reestructuración social en la que se definía con claridad la función que cada estamento debía cumplir en la articulación politicosocial de la Monarquía³². En esa línea parece haberse repetido la pragmática de 6 años antes³³.

³⁰ No se trataba, como pensó alguno, que tras este cambio estuvieran los intereses de los ganaderos u otras personas poderosas o *algún oculto influjo*, sino más bien de que las élites urbanas se veían un poco más alejadas de su relación con la Corona. Véase Sempere y Guarinos, *Historia del lujo...*, vol. II. p. 280.

³¹ La *Relación* en C. Viñas y Mey, *El problema de la tierra en la España de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1941, pp. 215-226.

³² M. Millán y C. Morales, *Felipe II (1527-1598) La configuración...*, pp. 203-204 y 217-

³³ Según el embajador Khevenhüller en 1584 fue ordenado *que todos los coches fuesen de quatro cavallos y no se pudiesen tirar de mulas, sino es quando van de camino*. Añadía de seguido que

por esta causa, el conde de Franquenbourg suplico a su magestad, por servir a su amigo que lo era el embajador de Mantua, le hiziesse merced de dalle licencia para poder traer coche de dos cavallos.

Mientras tanto, en las Cortes de Madrid de 1583-1585 se volvía a tratar de los coches. En sus Capítulos Generales se decía que la experiencia había mostrado que *la prohibición general dellos no conviene* y que sería gran comodidad permitirlos *en algunos casos*, pues la obligación de los 4 caballos, simplemente *no lo pueden hazer todos*. Entendida la cuestión inevitable de que el coche había de ser atributo de una élite que se diferenciara gracias a su uso, abogaban por satisfacer esa premisa y poder encocharse ellos al mismo tiempo, suplicando al rey que permitiera traer coches de rua *con un cavallo o con quatro, y no de otra manera, y que se puedan también traer con mulas o machos yendo de camino fuera del lugar, sin poner límite en las leguas*. Para que quedara más claro el contenido más pragmático y menos lujoso y representativo de que se quería dotar a ese coche —el suyo— de un solo animal, los procuradores eran de opinión que estos *no tengan ni puedan tener guarnicion de seda ni de oro por de fuera ni por de dentro*. La respuesta del rey fue que se iba *mirando para proveher lo que mas convenga al bien del reyno*³⁴.

Con la misma intención de impedir la diferenciación social y la emulación, en otro de los Capítulos Generales de las Cortes se criticó el uso de las sillas de mano, multiplicadas tras el aumento de los caballos en los coches y consideradas igualmente un gasto excesivo y una novedad innecesaria:

*El haver quitado los coches sino es con quatro cavallos, ha dado ocasion que las mujeres anden en sillas de manos con cortinas, y demas de ser desautoridad, aunque algunas tengan posibilidad para lo hazer, dan ocasion a que otras que no pueden tanto, lo hagan, quanto mas que esto de cortinas por las calles solo esta reservado para las imagenes. Suplicamos a vuestra Magestad lo mande prohibir y vedar*³⁵.

En las nuevas Cortes se volvió a los coches casi de inmediato. El 20 de

Respondióle su magestad que aunque lo que pedia parecia cosa de poca importancia, pero que bien considerado, requería mirarse con mas acuerdo. Pero haziendo nueva instancia el dicho conde para obligar a su magestad a que le hiziesse esta gracia con dezir que el embajador de Mantua, por quien suplicaba, estava enfermo de la gota, le respondió, que avia de aver diferencia entre un embajador del emperador de romanos y el del duque de Mantua, con que le quitó toda ocasión de replicarle más.

Diario de Hans Khevenhüller, p. 295.

³⁴ Cortes, vol. VII, p. 809, § XXVII, publicado en 1587.

³⁵ Cortes, vol. VII, p. 834. § LXV. Se respondió que *mandaremos mirar para proveher lo que*

noviembre de 1586 don Diego Pacheco manifestaba al reino que estando cerca de salir la respuesta de los Capítulos Generales de las Cortes pasadas, sería bien que en *particular se suplicase a su Magestad se respondiese al capítulo de los coches en la forma que esta suplicado*³⁶. Unos pocos días mas tarde, el 24 de noviembre, se leía el memorial que traían don Jerónimo de Guzmán y don Diego Pacheco, copiando a la letra las propuestas del dado en 1579. Aprobado su contenido, se acordó darlo al rey³⁷. Al día siguiente, 25 de noviembre, don Jerónimo y don Diego, informaban al reino de su entrega y de la respuesta de Felipe II que había dicho que *mandaria ver y proveer lo que huviese lugar*³⁸. El 29 de diciembre de 1586, aprovechando la asistencia del Presidente para la prorrogación del encabezamiento, Pedro de Miranda le manifestó que el reino *con la confianza que tenia de que su Señoría Illma. le havia de ayudar en todo*, le suplicaba le favoreciera procurando se despachara el memorial que el reino había dado al rey suplicándole volviesen los coches *por el contentamiento universal que de mandarlo así su Magestad, recibira todo el reyno*. El Presidente respondió que haría cuanto pudiera para que el rey lo concediera³⁹. El 21 de enero de 1587 se acordó que el licenciado Maldonado prosiguiera la comisión de los coches, con don Jerónimo de Guzmán sustituyendo a su vez a Antonio Deza⁴⁰. El 14 de julio los comisarios comunicaban al reino que habían dado el memorial al rey y que este respondía que se proveería lo que hubiere lugar⁴¹. En 8 de agosto se decía en el reino que entre *los negocios mas precisos* se hallaba el de los coches y se recordaba el memorial entregado al rey en el que se le suplicaba se permitieran los coches con las condiciones en él referidas *por los grandes inconvenientes y malos sucesos que se ven cada día con coches de quatro cavallos; los quales parece seria gran servicio de Dios y de vuestra Magestad que no se usasen como al presente se*

convenga.

³⁶ Cortes, vol. VIII, p. 81.

³⁷ Cortes, vol. VIII, pp. 92-96. El memorial de 1579 en Cortes vol. V, 1ª parte, pp. 361-365.

³⁸ Cortes, vol. VIII, p. 97. En diciembre se acordaba que mientras estuviese ausente don Diego Pacheco, se nombraba a don Antonio Deza en su lugar, *ibidem*, p. 113.

³⁹ Cortes, vol. VIII, p. 173.

⁴⁰ Cortes, vol. VIII, pp. 201-202.

usan⁴². El 12 de noviembre de 1587 se trató en el reino si se había de ir al Pardo a que el rey resolviera en lo de los coches o se aguardaba a que viniese a la corte y, votado, se acordó por mayoría que los comisarios fueran al Pardo a suplicar al rey que *se resuelva con brevedad en este negocio* y que hicieran *las demas diligencias que convinieren*⁴³. El 23 de noviembre de 1587 se hacía patente que después de un año, el tema de los coches naufragaba entre la burocracia del reino en medio de las idas y venidas y que las gestiones que el Presidente había prometido hacer escribiendo al rey no daban fruto alguno, dándose además el caso que el Presidente había dicho a los procuradores que no fuesen a ninguna comisión con su majestad estando fuera de la corte sin darle a él cuenta de ello. Diego Pacheco el procurador de Valladolid, dijo *que el negocio esta parado*, algunos hablaron de ir a ver al monarca al Pardo, se discutió. Pedro de Miranda, procurador de Burgos, recordó la *grande instancia que las ciudades hazen en que se haga diligencia con su magestad para que salga la resolucion de los coches*, el licenciado Castro, también de Burgos, expresó igualmente del *deseo universal y particular de todo el Reyno* de que este negocio no se dejara así *sino que se procure respuesta dél, con toda la instancia que fuere posible*. El procurador de León fue de la opinión de Pedro de Miranda, los granadinos creían que la mejor manera de tener éxito con este negocio *es acudir a suplicarlo a su Magestad*, cada procurador explicó su opinión favorable a seguir insistiendo, aunque los de Murcia pidieron que no se tratara el tema, como uno de Salamanca. Se votó. No hubo acuerdo. Se votó una segunda vez y se decidió que los comisarios se informaran si el Presidente había despachado su comisión y *no haviendo havido respuesta de su Majestad*, fueran ellos a suplicar al monarca lo que el reino había acordado⁴⁴.

En los Capítulos Generales se insistió en moderar la pragmática aduciendo los argumentos del memorial de 23 de julio de 1579, repetido el 24 de noviembre de 1586⁴⁵, añadiéndose el fieltro a los posibles materiales de construcción de los

⁴¹ Cortes, vol. IX, p. 35.

⁴² Cortes, vol. IX, pp. 65-66.

⁴³ Cortes, vol. IX, p. 210.

⁴⁴ Cortes, vol. IX, pp. 229-233.

⁴⁵ En los Capítulos Generales, impresos en 1590, se decía:

coches. Cuando el rey respondió a estos Capítulos Generales decía que se iba mirando,

con el cuidado y consideración que es razon, la traza y forma que en lo que por esta vuestra peticion nos suplicais, se podría dar, sin agraviar ni desacomodar a los naturales destos reynos, ni faltar a lo que se deve atender, a que en ellos se conserve el crédito y opinión que tienen; y procuraremos lo más presto que se pudiere, tomar la resolucion que mas convenga para lo que en esta respuesta se dize⁴⁶.

La respuesta del rey evidenciaba palmariamente que una década más tarde

Por particular memorial que en estas Cortes el Reyno ha dado a vuestra magestad, tiene representado los grandes y notables inconvenientes que resultan de andar los coches con quatro caballos, así por la dificultad con que se pueden gobernar, y peligros que por esta razon han sucedido y de ordinario suceden, como por la ocasion que han dado para que los que no los pueden sustentar, usen de tantas y tan diversas invenciones como se han introducido, las quales, demas de ser dignas de remedio por lo que toca a la policia y buen gobierno de la republica, son causa de mayores y mas excesivos gastos para los súbditos y naturales destos reynos; porque, ya que la costa de los acompañamientos y requisitos que para ellas son menester y se usan, no llegue a la que tiene un coche o carroza con quatro cavallos, es sin duda muy mayor y aun casi doblada, de la que tendrían en sustentarlo de dos cavallos o mulas; principalmente que desta mucha costa que causan estos nuevos usos, que con la pregmática se han levantado, no reciben los dueños aquel aprovechamiento y beneficio que les resultava de los coches, pues los que los traian con dos cavallos, se podian servir dellos, como se servian, en otros ministerios convenientes y forzosos a su calidad y estado, y por consiguiente, los que tenian mulas, demas del uso y exercicio de los coches, hazian con ellas todas las demas provisiones para su casa necesarias. Y aunque por entonces se entendió que el permitir las en los coches, era ocasión de que la labranza se perdiese, pareciendo que por esta razón se encarezerian de suerte que los labradores no las hallarían por precio que las pudiesen comprar, la esperiencia ha mostrado lo contrario; pues mientras se consintieron, creció tanto la crianza dellas, que hubo la mayor cantidad y comodidad en el precio, que nunca se vio en estos reynos, y asi evidentemente se ha visto que del haverse prohibido, los labradores han recibido mas daño que provecho. Asi por el averse acortado la crianza y trato que ellos mismos tenian en este genero de grangeria, en que eran muy aprovechados, como por el haverse puesto las mulas, por esta causa, en muy mas subido precio del que solian tener, no menos se ha experimentado que desta pregmatica no ha redundado aquella abundancia de cavallos que se esperaba; pues nunca mayor ni mas excesivo precio tuvieron que el dia de hoy, en lo qual, en cierta manera, milita la misma razon en que se funda la carestía de las mulas, como más claramente se prueba por las razones en el memorial contenidas. Y quando de la permission de los coches no se consiguiera mas fruto que el ir en ellos las mujeres nobles destos reynos, con la honestidad y decoro que es justo, llevando consigo sus hijas y hermanas, y otras personas de cuyo recogimiento tienen obligacion, a los divinos Oficios y otras visitas, si bien esto no se puede ni deve excusar, y no dexandolas en casa, o enviándolas, era bastante causa para mover el uso y exercicio dellos; mayormente siendo tan necesarios para la conservacion de la vida humana, por lo que importan para la salud, defendiendo del sol del verano y del frío del invierno, y por la comodidad que con ellos tienen los impedidos y enfermos, para acudir a sus negocios.

Tras esta introducción *ad hoc*, los procuradores enderezaban nuevamente el memorial de 1579 y 1586, véase, Cortes, vol. IX, pp. 467-470, § LXVI y vol. V, 1ª parte, pp. 361-365 y vol. VIII, pp. 92-96.

de la pragmática había que ir con prudencia en esto de la reforma de los coches para no *agraviar* ni *desacomodar* a los que iban en ellos de forma que conservaran el *credito* y la *opinión* que tenían o por mejor decir, que habían consolidado gracias entre otras cosas, a las restricciones en el uso de los coches. El intento de monopolizar su uso ya había dado sus frutos; se había convertido en un eficaz elemento diferenciador en la corte.

Aunque la originalidad, viendo las repeticiones que cursaban del mismo memorial, no era el fuerte de los procuradores, si procedieron sin descanso. En las nuevas Cortes, empezadas en 1588, el reino rememoraba el estado en que había quedado el capítulo de los coches en las Cortes anteriores, acordando que Gonzalo López de Polanco y don Alonso de Fonseca hiciesen las diligencias que convinieran para procurar su vuelta⁴⁷. El 24 diciembre, el reino insistía pidiendo al monarca que mandara derogar la pragmática de los coches *por los muchos inconvenientes e incomodidades que el uso della trae y porque estas, cada día, van creciendo, y la costa que se sigue de traerlos, como se manda, es tan grande, que no se puede llevar*. El reino aseguraba que sus súplicas miraban al beneficio general y que el rey debía dejarse asesorar bien *por ser cosa, como lo es, tan deseada, en particular y general de todos*⁴⁸. Pero las quejas de las Cortes y los intentos de modificar la ley cesaron aquí, aunque las voces contra la pragmática no dejaron de oírse en otros ámbitos⁴⁹.

2. 4. LOS INTENTOS DE CONTROL DEL DESORDEN SOCIAL. LA PRAGMATICA DE 1593

Poco después de la pragmática de 1578 había surgido un invento que satisfacía acertadamente el impulso de las élites urbanas por estilar coche como fuera. Se trataba de una extraña mezcla de coche y carro con dos ruedas, que se

⁴⁶ Cortes, vol. IX, p. 470, § LXVI.

⁴⁷ Cortes, vol. X, p. 84. El día 14 de mayo.

⁴⁸ Cortes, vol. X, p. 329.

⁴⁹ En 1592 en el concejo sevillano se oía una petición para que se suplicara al monarca *mande suspender la pragmática de los coches que tanto perjuicio es*, cfr. Albardonero Freire, *El urbanismo en Sevilla...*, p. 380 doc. 50.

puso de moda rápidamente y que no fue fácil de extirpar⁵⁰. Por otra parte, el periodo de acumulación monetaria de las últimas décadas del XVI y la competencia suntuaria, favorecieron y estimularon la compra de coches por parte de las élites ciudadanas y otros grupos de poder, cuando en otros lugares su uso era todavía una rareza⁵¹. Su uso se extendió en la corte y en las grandes ciudades, especialmente entre licenciados, regidores, nobles y señores de vasallos⁵², aunque no fue necesariamente un gasto de aquellos que eran tan sólo ricos, sino de quienes aspiraban a aparentar un status más alto⁵³.

⁵⁰ En enero de 1582 el Asistente de Sevilla escribía al rey que el contador Zarate y su mujer se paseaban por Sevilla con un artilugio traído de Madrid, *un cierto carretón el qual tiene una caja de una vara en ancho, y de largo mas que dos, y por las espaldas un estribo, y por los lados otros dos, y su cubierta y todo ello como de coche*. Solo se diferenciaba de los coches en que era tirado por una mula que iba entre dos varas, tenía dos ruedas y era algo más pequeño aunque no tanto para que no cupieran 6 o 7 personas en los tres estribos. El modelo había empezado a copiarse por lo que el Asistente, muy preocupado porque no se extendiera el uso aun más y se empezara a añadir otra mula más, había tomado el carretón así como otro de un 24º para ejecutar en ellos la pragmática, aunque sus dueños aseguraban que eran corrientes en Valladolid y Madrid por lo que solo los había depositado y prohibido que nadie más andara en ellos. En su opinión había que atajar el mal inmediatamente antes de que estos carretones se naturalizaran como los coches y carrozas. El rey ordenaba que lo viera Rodrigo Vázquez para después con su parecer ver él la pragmática, AGS Guerra Antigua Leg. 122/ 37 y 38. Estos carretones fueron llamados más tarde carricoches.

⁵¹ Eso se decía de París en torno a 1588, Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, p. 23n. En Nüremberg eran también en 1585 cosa excepcional, cfr. H. Kreisel, *Prunkwagen und Schlitten*, p. 24.

⁵² En la Corte, hay datos de que muchos regidores adquirieron coches, A. Guerrero Mayllo, *Familia y vida cotidiana de una élite de poder. Los regidores madrileños en tiempos de Felipe II*, Madrid, 1993, pp. 341-342. Los precios medios oscilaban en torno a los 15.000 mrs. Todavía son más frecuentes sin embargo, los caballos con un precio medio de 37.400 mrs, aunque se hallan en pocos casos más de un ejemplar por inventario. Bennassar señala para el Valladolid en las dos últimas décadas de la centuria, los dos coches que en 1582 tenía el licenciado Antonio Vaca. En 1594 el licenciado Diego Nuño era dueño de un carruaje y doña Luisa Enríquez, viuda de Francisco de Fonseca, señor de Coca y Alaejos, poseía otro coche, como el regidor Juan Fernández de Salazar, que tenía uno en 1583. El banquero Simón Ruíz tenía una carroza. Datos más exhaustivos muestran que entre los poseedores de carrozas a fines de siglo en Valladolid estaban el comendador Manrique y el conde de Ribadeo, mientras que tenían coches canónigos (1), nobles (4), regidores (1), señores (4) y otros personajes sin oficio determinado (3). El escribano Gaspar de Cerecedo poseía un carricoche en 1599, B. Bennassar, *Valladolid en el Siglo de Oro*, Valladolid, 1989, pp. 428-429 y A. Rojo Vega, *El Siglo de Oro. Inventario...*, p. 122, 123 y 139. Lejos de la corte, los cartujos de Jerez se hicieron en 1572 con un vehículo, J. Llamas Perdigó, *Caballo español, caballo de reyes*, Madrid, 1985, p. 153.

⁵³ El mercader segoviano Juan de Cuellar deja al morir en 1609 una fortuna de 24.000 ducados. Había llegado a ser alcalde de la casa de la Moneda segoviana y regidor, y se comportaba noblemente, tenía ocho criados, pero iba a caballo, porque no tenía coche. Quizás era el caballo un gasto al que el burgués se *resignaba*, consciente de su valor para sellar su condición caballeresca, pero la posesión de un coche era en los cálculos del mercader, un enser demasiado dispendioso. R. Ródenas Vilar, *Vida cotidiana y negocio en la Segovia del Siglo de Oro. El*

Frente a este aumento de coches, pareció necesario consolidar la prohibición de 1578. Los cambios en el gobierno de la Monarquía cristalizados desde mediados de los años 1580 acentuaron el proceso una vez más. La consolidación de un cambio institucional del gobierno de la Monarquía mediante el cual la nobleza asumía un novedoso protagonismo se tradujo en la influencia política de la Junta de Noche y más tarde de la Junta de Gobierno. En esa línea, se acentuó el monopolio del coche en manos de la nobleza a fin de diferenciarla aun más como grupo social y a la vez hacer frente a un proceso de asalto a su uso por parte de diversos grupos sociales, dándose nueva pragmática a fines de diciembre de 1593. Esta decía que *en fraude de lo proveído*, se habían introducido los llamados *carricoches*, unos vehículos *con dos caballos, mulas, o machos, y con quatro ruedas, las dos mas pequeñas, debaxo de la caxa, y otras dos grandes de fuera, y otros algunos con tres ruedas, una debajo de la caxa, y dos de fuera*, con los que se pretendía obviar la ley. La nueva ley ordenaba que todo lo proveído por la anterior pragmática sea, y se entienda, y estienda a todos los dichos carricoches, y carros largos, y otros qualesquier, y se executen las penas irremisiblemente en las personas, y bienes de los que los traxeren⁵⁴.

La pragmática de 1593 que extendía a los nuevos vehículos las restricciones de 1578 ponía de manifiesto la entidad del asalto al coche y las dificultades de frenar el acceso a un bien representativo que diluía las diferencias de calidades de la sociedad estamental. Dada la presión social existente, ese mecanismo pasaba necesariamente por restringir a un reducido círculo de privilegiados el uso del coche. Aunque algunos dudaron de su eficacia y otros no comprendieron muy bien el sentido de la prohibición⁵⁵, las peticiones de licencias para poder ir en coche de mulas o en coches de dos caballos, demuestran que

mercader Juan de Cuellar, Valladolid, 1990, pp. 122, 127 y ss. y 149.

⁵⁴ Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley VII.

⁵⁵ La presión social por el uso del coche era tanta que hubo quien pensó que las pragmática no había de ser instrumento suficiente para contenerla. Para opiniones distintas sobre los efectos de la ley de 1593, véase a Pedro de Rojas obispo de Astorga, que escribía a Diego Sarmiento de Acuña sobre ella que *siempre estas cosas van tan despacio q cuando vienen a salir estan ya olvidadas y creo esta, se olvidara del todo*. Sin embargo, no era tan pesimista García Sarmiento de Acuña, quien aseguraba al mismo que *se guardara muy bien que como son pocos serbian a tantos que con esto les an quitado y por mejor decir dado dos años de vida mas*, BPR III/ 2145, doc. 22 y BPR III/ 2149 doc. 73. Diego Ochoa de Avellaneda confesaba a don Diego el 2 de febrero de 1594: *yo siento arto asta entender bien la yntencion del rrey*, BPR III/2149 doc. 11.

entre los cortesanos al menos, se respetó la ley⁵⁶. No obstante, la presión por ir en coche no cejó y al poco se llegó a pensar que la ley no era suficiente, que había que erradicar su uso. Con la idea de potenciar la cría de caballos, la Junta Grande proponía en julio de 1596,

*se prohibiesen de todo punto los coches, y que nadie los pudiese tener sino las personas Reales, pues no sirven, sino en dos días se manquen los cavallos, y los hombres se afeminen, y se hagan inhábiles para sufrir los trabajos de la guerra*⁵⁷.

Paradójicamente, mientras los ministros pensaban en ir aun más lejos y en la calle se asistía aun debate sin precedentes, las Cortes, sorprendidas por la pragmática de 1593, quedaron sin argumentos un largo tiempo y mientras vivió Felipe II, apenas se atrevieron a pedir en los Capítulos Generales de las largas Cortes de 1592-1598 su modificación⁵⁸.

3. LA APERTURA EN EL USO DEL COCHE Y LOS NUEVOS INTENTOS

⁵⁶ El cardenal de Toledo había solicitado se le permitiera ir en coche de dos caballos debido a la incomodidad de la ciudad, no siendo de consecuencia su concesión según mantenía el Presidente Pazos, porque *a solo otro card.al que es el de granvela qudº pydiesse lo mismº no se la podría negar*, AGS PE Leg. 11, consulta del 16-III-1580. En 1598 don Gaspar Chacón (hermano del que fue más tarde conde de Casarrubios, mayordomo de la reina Margarita) pedía proroga de la licencia que había logrado en 1594 para ir en coche de dos mulas en Ocaña. Al año siguiente, el doctor Ribera, regente del Consejo de Italia, solicitaba licencia para ir en coche de dos caballos y don Gaspar Chacón volvía a solicitar proroga de la licencia de coche de dos mulas en Ocaña, que le era concedida por otros 4 años más, AHN Consejos Leg. 4415/48, Leg. 4415/69 y Leg. 4415/118, respectivamente. En abril de 1594 se consultaba la licencia para ir en coche de mulas del duque de Alcalá, que no llegó a ver pues murió entretanto, Leg. 4413/94.

⁵⁷ IVDJ Envío 45 s.f. Se trata de la reunión del 11-VII-1596.

⁵⁸ En ellos se aseguraba que la prohibición de ir en coche con menos de 4 caballos, *no siendo para mas de cinco leguas*, había traído gran inconveniente,

porque teniendo de ordinario las personas principales y ricas del Reyno sus heredades y haciendas en contorno de los lugares principales donde viven, les es de muy gran descomodidad y mayor costa no poder ir en coches que no sean de cuatro caballos, siendo tan acomodado el poder ir una persona con su mujer e hijos en un coche a visitar su hacienda o a otros caminos cortos que se les ofrecen, y pues no hay mas razon para cinco leguas, que para una, suplicamos a vuestra Magestad se sirva de dar licencia, que para una legua, o de hay arriba, cualquier persona pueda ir en coche con una o dos mulas, machos, o caballos, sin que por esto incurran en pena alguna.

El monarca respondía que estaba *proveído lo conveniente*. Los capítulos Generales de las Cortes de 1592 a 1598 fueron publicados en Valladolid en 1604, Cortes, vol. XVI, p. 638.

RESTRICTIVOS, 1600-1610

Las restricciones al uso del coche fueron sacrificadas en aras de las necesidades de integración de la Monarquía en 1600 mediante una pragmática que, contrariamente a las anteriores, permitía el uso de coches con 2 o 4 caballos. Las quejas de los grupos privilegiados no se hicieron esperar y tardaron en aparecer los intentos de las Cortes de profundizar en el coche asequible, aunque por el momento, ninguna de las dos posturas tuviera éxito. Pero la futura restricción del uso del coche fue avanzada ya en la institucionalización del uso de las sillas gracias a la pragmática de 1604, que prohibía su uso a quienes no tuvieran una licencia del Consejo de Castilla, poniendo en funcionamiento un proceso en el que la posición en la corte y los contactos personales en ella eran decisivos para alcanzar el uso de la silla y significarse socialmente.

3. 1. LA PRAGMATICA DE 1600 Y LA INTEGRACION DE LAS ELITES URBANAS EN LA MONARQUÍA

Ante el nuevo monarca los procuradores volvieron otra vez a intentar modificar la pragmática en vigor mientras acababan las Cortes de 1592-1598. Rápidamente le recordaron que los coches les eran inaccesibles y acordaron, el 22 de noviembre de 1598, suplicarle *que se pueda ir de camino con coches de dos mulas, o machos, o caballos, o de uno, aunque sea a una sola legua y de allí arriba*⁵⁹, es decir, otra vez el coche barato, como 20 años antes. Las Cortes se disolvieron a fines de noviembre de ese año pero de inmediato empezaron las siguientes. En el tenso tira y afloja que tuvo lugar en aquellos momentos, los procuradores llevaban las de ganar, pues la reconstrucción de la integración de las élites urbanas castellanas en la Monarquía conduciría a abrir la mano en este asunto. Entonces no era factible proseguir la restricción del coche en la línea iniciada dos décadas atrás y se imponía un acercamiento de las élites urbanas para poder volver a reconstruir las redes clientelares imprescindibles para el funcionamiento del gobierno. Un permiso amplio en el uso de los coches iba a contribuir a acercar las

⁵⁹ Cortes, vol. XV, p. 739.

élites a la Monarquía, con el añadido de que no suponía desembolso alguno. A cambio, la reforma definitiva del coche tenía que esperar. Es así como ha de entenderse el cambio radical que se produjo en 1600 que vino dado por la necesidad de poner de su parte a las élites castellanas⁶⁰.

Es probable no obstante, que los procuradores no fueran tan conscientes de la situación porque empezaron amagando con una maniobra poco convincente. El 24 de diciembre proponían votar si se pediría que en los pueblos principales hubiera *justas y torneos* y que en ellos no pudieran ir por las calles *hombres en sillas ni en coches sino fueren de setenta años*⁶¹. No salió nada, seguramente porque ni el intento de potenciar la caballería ni el de restringir los vehículos eran muy sinceros y parecían más una medida de cara a la galería, intentando ganarse al monarca. Unos meses más tarde, el 19 de mayo de 1599, don Lope Ceron, procurador por Toro, rompía el fuego quejándose de *los muchos inconvenientes que cada día se conocen de la pregmática de los coches* y cuanto convenía que se quite y haya libertad para que con dos caballos o dos mulas o acemilas se puedan usar, pidiendo al reino se tratara de ello y se suplicara al rey alguna medida en ese sentido. Tres días más tarde, sin "quorum" se dejaba para después tomar la resolución que *pareciere mas conveniente*. Finalmente, el 2 de junio se discutió la proposición de 1588 y la respuesta dada por el monarca. Se acordó entonces pedir al rey que se pudieran traer coches con dos caballos y que *en saliendo del lugar vayan como quisieren, con mulas o caballos, sin condicion alguna*, y que los coches que se hicieran fuera *con la condicion y limitaciones* que estaban puestas en el capítulo de las Cortes del año 1588⁶². Se escucharon las opiniones de varios compromisarios. Pedro de Miranda, procurador de Burgos, propuso que en la corte y en las Chancillerías de Valladolid y Granada y en Sevilla, *se puedan traer coches con dos caballos y no menos; y en las demás ciudades, villas y lugares destos Reynos, como cada uno quisiere*. Para los

⁶⁰ Así se comprende que Iñigo Ibáñez de Santa Cruz, secretario personal de Lerma, en un panfleto sobre Felipe II escrito en 1599, le ridiculizara recordando que mientras los enemigos le asediaban y ponían en peligro la monarquía, él salía con las pragmáticas de las lechuguillas o de *si los coches deben andar con dos o cuatro caballos*, RAH Mss. 9-3507, pp. 747-748.

⁶¹ Cortes, vol. XV, p. 766.

⁶² Ese año había sido la última vez que se había tratado el asunto de los coches en las Cortes, pero se referían realmente a las discusiones habidas anteriormente, en concreto al memorial de 1579, repetido en 1586, véase, Cortes, vol. V 1ª parte pp. 364-365, vol. VIII, pp. 92-96 y vol. IX,

coches *que de aqui adelante se hicieren*, era de opinión fuera en la forma contenida en capítulo del año 1588. Juan Martines de Lerma, procurador de Burgos igualmente, quería moderar la pragmática para que se puedan traer coches con dos caballos, *limitando la calidad de personas que los puedan traer* y que los coches se hicieran como se había propuesto en 1588. Atilano de Obeso, procurador por Toro, mantenía que *cada uno pueda traer los coches con los caballos que quisieren, con que sean personas de dos mil ducados de renta, de mayorazgo y consejeros y viudas, aunque no los tengan, y de camino vayan como quisieren*. Melchor de Ávila y don Francisco del Peso, procuradores de Toledo y Ávila, suplicaban al reino *mande no innovar* en la pragmática y caso de acordarse algo en contrario *lo contradizen y apelan*. Juan de Lugo, Diego López Losa y Diego López de Herrera, procuradores de Sevilla, Segovia y Toledo, propusieron que se guardara la pragmática. Inmediatamente se acordó que se aprobara el memorial de 1588, cuyas propuestas copiaban como sabemos las dadas años atrás⁶³.

Esta vez las peticiones de los procuradores tuvieron éxito y el 2 de junio de 1600 salía una pragmática que permitía traer coches y carrozas con 2 y 4 caballos y prohibía traerlos con seis. La ley ordenaba que, sin embargo de las anteriores, cualquier persona pudiera

*traer libremente en estos nuestros Reynos, assi de rua, como de camino, coches, y carroças, y carros largos, y otros cualesquier, con solos dos cavallos, y que los que quisieren traerlos con quatro, lo puedan hazer libremente, sin pena alguna: con que mandamos, que so las penas en las dichas leyes contenidas, no se puedan traer coches, ni carroças, con seys cavallos, andando de rua en Ciudad, villa, o lugar destos nuestros Reynos, ni cinco leguas alrededor de adonde fuere vezino, o residiere qualquiera persona que los tuviere. Y derogamos, y abrogamos todo lo en contrario proveydo por las dichas leyes*⁶⁴.

Los procuradores, defensores del coche barato, del coche de dos caballos, habían conseguido finalmente que fuera autorizado por una pragmática. Triunfo de la

pp. 467-470 § LXVI.

⁶³ Cortes, vol. XVIII, pp. 248, 252 y 265-269.

⁶⁴ Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley VIII.

mesocracia a cuatro ruedas, lo denominó Domínguez Ortiz⁶⁵, en realidad, una maniobra muy inteligente para integrar a las élites en la Monarquía, aunque posponía necesariamente para más adelante una auténtica reforma de los coches y que concitó por eso mismo crecientes críticas a lo largo de los diez años de existencia de la ley.

La pragmática de 1600 no fue el único paso para procurar vehículos baratos y cortocircuitar de alguna forma la competencia suntuaria, junto a ella se habían dado otras disposiciones que buscaban aminorar gastos en los vehículos representativos, haciéndose eco el rey de peticiones en esa línea⁶⁶. De este modo, el 2 de enero de 1600 se había dado pragmática por la que se prohibían ciertas decoraciones en las sillas y los coches. Las sillas no se podrían hacer

de brocado, ni tela de oro, o plata, ni de seda alguna que lo lleve; ni puedan ser bordados los aforros de ellas de cosa alguna, y no se puedan hacer sino de terciopelo, o damasco, o otra qualquier seda; y puedan llevar flocaduras, y alamares de ella, y no de oro, ni plata; y los pilares de las dichas sillas puedan ser guarnecidos de pasamanos de seda, y tachuelas⁶⁷.

Con respecto a los coches y literas, estos no se podrían hacer

bordado de oro, ni de plata, ni de seda, ni aforrado en brocado, ni tela de oro, ni de plata, ni de seda alguna que lo tenga, ni con franjas, ni trencillas, ni otra guarnicion alguna ni de oro, ni de plata, y que solamente se puedan hacer de terciopelo, o otro qualquier genero de seda, y guarnecidos con franjas y trenzas, y otra qualquier cosa de lo mismo, y que puedan llevar la clavazon dorada. Y ansi mismo mandamos, que las cubiertas de los dichos coches, y literas no puedan ser de seda alguna, ni las guarniciones de los caballos de

⁶⁵ Domínguez Ortiz, "Los primeros coches...", p. 37. Es una idea recurrente, como recordaba cierto manuscrito de 1678 sobre estos momentos, cuando aseguraba que queriendo los procuradores gozar de la comodidad de los Coches a menos costa, pidieron, que fuesen de dos Cavallos, como se mandó, *Prohibicion de traer mulas en los coches*, BNM 2/ 47622, p. 31.

⁶⁶ En un billete de primeros de octubre de 1599 se pedía a Felipe III que se moderaran los criados de acompañamiento, que se guardaran las pragmáticas de los vestidos, se moderaran las sedas y *que al respecto de las pragmatikas de los vestidos se hagan en camas colgaduras sillas coches y en las demas cosas del servicio profano de modo q no puedan tener tela de oro ni de ptª ni hilo fino ni falso ni ser bordadas*, en *Expos^on de 10 puntos q se tocaron en villete q se embio al Rey Ns^or D. Phe 3º año 1599*, BNM Mss. 2346, f. 65. Mariana recordaba en la versión castellana de su *Historia general* que el historiador romano Amiano Marcelino recriminaba a los Papas en tiempos de Valentiniano *que andavan en coches y sus conbites sobrepujavan los de los reyes*, Juan de Mariana, *Historia general de España*, 1601, BNM 3/ 31951, p. 246.

⁶⁷ *Nueva Recopilación, Libro VII, Titulo XII, ley II, cap. 4.*

*coche, y machos de litera, puedan ser guarnecidos della. Otrosi, mandamos, que los dichos coches, y literas, no se puedan hacer respuntados, aunque sean de cuero, ni tampoco pueda aver en ellos guarniciones de cosa de cuero bordada*⁶⁸.

Con estas medidas se trató de impedir cierto coche demasiado caro y sobre todo, intentos de emulación en los gastos suntuarios, facilitando, creemos, la diferenciación social de aquellos elementos cortesanos que por licencias o por su status pudieran llevar vehículos con estos materiales⁶⁹.

3. 2. NUEVOS PROYECTOS DE REFORMA, EL CAMINO A LA INSTITUCIONALIZACION

A pesar de que la pragmática de 1600 abría la mano como nunca antes en el uso del coche, pocos estuvieron contentos con ella. Unos desearon inmediatamente profundizar su contenido, pidiendo coches de dos mulas, mientras que otros desearon volver al coche de 4 caballos. Ya en 1604 se oyeron voces pidiendo medidas restrictivas, pero la reforma no llegó hasta 1611. Entretanto, se empezó a experimentar con la institucionalización de las sillas desde 1604.

3. 2. 1. Peticiones solicitando un coche barato

⁶⁸ Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley II cap. 5.

⁶⁹ Pedro de Pierres construía un coche en 1601 para el marqués de Poza por 176.800 maravedíes, que había de ser de pesebrón pintado de azul con su necesaria, la madera de la caja y todo el juego de álamo negro, con una ventana en la trasera y dos en la delantera y una arquilla cubierta de vaqueta en la delantera con tachuelas pavonadas guarnecido por dentro de cordobanes azules oscuros con pasamanos y franjas de seda de Granada de dicho color y diez mil tachuelas pavonadas, la herramienta del coche había de estar bien limada y pavonada, debía de llevar dentro, además, dos almohadas grandes del mismo cordobán azul, con su cenefa ancha respuntada y caireles de seda redonda, la cubierta de encerado verde, con todas sus caídas forradas de paño azul bueno, con sus franjas y alamares y pies de gallo, todo de hiladillo verde con botones de madera y rodapiés y cielo forrados de frisa azul, el tejadillo, estribos y rodapiés de muy buena vaqueta negra engrasada, entera y sin pedazo, estribos respuntados de seda azul, juntamente con los respaldares asientos y antepechos cubiertos de cordobán azul con sus franjas de seda a la redonda, faldillas de toda la redonda del tejado de vaqueta y cordobán guarnecidas con franjas angostas de seda azul; además ocho cortinas de damasco azul de Granada guarnecidas con sus franjas, alamares y botones de seda azul de Granada y otras dos cortinas para las puertas de paño azul con su fleco y franjas de seda, con varillas y sortijas, cfr. A. Rojo Vega, *El Siglo de Oro. Inventario...*, p. 139.

Empeñados en un coche más a la medida de sus necesidades, para poder acudir a sus quiñones, los procuradores acordaron pedir el 13 diciembre de 1600 que se pudiera ir en coches de mulas, resolviendo que los comisarios de los coches hicieran diligencia para que el Consejo declarara *no incurrir en la pena dispuesta a los que anduvieren en coche de dos mulas, que no fueren cinco leguas, con que anden media legua*⁷⁰. No parece que tuvieran suerte, porque como muestran las peticiones de licencias que conocemos, el coche de mulas no se extendió⁷¹.

Mientras crecían en la calle las críticas a los coches, en las Cortes hallamos un significativo silencio sobre ellos entre fines de 1600 y abril de 1603. El caso es que, alentados por la apertura provocada por la pragmática, hubo quien pretendió profundizar aun más en el coche barato, entonces el de mulas, porque con ellas los encochados podían ir a sus tierras, como sostuvo el 12 de mayo de 1603 don Juan Serrano, procurador de Ávila, en el papel que dio sobre la labranza, para cuyo aumento mantenía que, exceptuando los lugares que eran corte, se debería dar licencia para que,

se pudiesen traer coches con mulas, porque en los lugares particulares, pudiéndolos traer poca gente noble, habría quien los tuviese para labrar sus viñas y quiñones y las fiestas servirse de ellas al coche, y muchos que no son labradores, lo serían en la forma referida, y en los tales lugares aunque los puedan traer libremente, no puede haber apertura de coches y se siguen muy grandes comodidades a los vecinos de ellos y se desocupa mucha gente muy util para el campo, que andan a traer sillas, porque pocos son los lugares donde no las haya en mucho número, y las que pueden y las que no, las traen, que se excusaría con los coches de mulas, porque aunque en un barrio o calle no hubiese mas de un coche de un caballero con su mujer, se juntan las vecinas la fiesta y van a sus visitas y al campo y ahorran mozos de silla. Y porque especialmente a los principios de la reforma destos oficios habría mucha gente desocupada dellos.... parece sería conveniente suplicar a S.M. se aumentasen las penas contra los vagamundos para que con el temor

⁷⁰ Cortes, vol. XIX, p. 588. Se referían a la pragmática de 1578 que prohibía ir en coches de mulas a menos de 5 leguas de las ciudades, es decir, las mulas se podrían usar solo para coches de camino, cfr. *Nueva Recopilación, Libro VI título XIX ley V*.

⁷¹ En 1600, don Hernando de Toledo solicitó licencia de coche de 4 mulas no siendo en Madrid y don Alonso de Mendoza solicitó licencia para ir en coche con acémilas, AHN Consejos Leg. 4416/ 138 y 139. En 1603 fue el conde de Nieva quien pidió licencia para traer mulas en el coche en su estado donde se retiraba, AHN Consejos Leg. 4416/ 91; en 1605 Alonso Antolínez la pidió para Burgos, Leg. 4417 n° 194; en 1606 fueron el conde de Orgaz y don Álvaro Carvajal, limosnero mayor, los que pidieron licencia para coche de mulas, negándosele al último, Leg. 4417/ 29 y 55 respectivamente, mientras que en 1608 fue el conde de Miranda el que la solicitó, Leg. 4418/ 53.

*delias, siendo rigurosas, comenzasen desde luego a trabajar en lo que se pretende*⁷².

La propuesta de Juan Serrano abogaba por extender más aun el uso de los coches so color de aumentar la producción agrícola y honrar con ellos a los labradores, pero esta visión tan abierta del coche fue precisamente la opuesta de la que se impuso años más tarde. Estos coches de caballeros en los que montaban las vecinas para ir a las fiestas y las visitas, que probablemente fueran comunes años antes⁷³, se desterraron en poco tiempo. Otras voces clamaban ya por una reforma más restrictiva, planeándose la vuelta a los 4 caballos, aunque sin éxito, debido a la oposición de los consejeros⁷⁴. Pero los rumores condujeron a que en las Cortes se retomara el tema con inquietud. El 26 de abril el procurador de Granada, Perí Juan Cibo, proponía que se suplicara al rey que no se prohibiera la pragmática⁷⁵. Al día siguiente, los compromisarios dieron su voto. El de Burgos, Andrés de Cañas, pedía que no se hiciera novedad, mientras que los de León, Antonio de Villafañe e Isidro Vaca, suplicaban que el rey ordenara que no se pudiera traer coche con menos de 6 caballos. Los enviados de Granada, Sevilla, Córdoba, uno de Murcia, Jaén, Ávila, Zamora, Salamanca, Toro, Cuenca y Toledo, votaron como el de Burgos, mientras que sendos procuradores de Murcia, Segovia y Valladolid votaban como el de León, uno de Soria pedía no se modificara nada y varios más eran de opinión se quitara la pragmática. Votado, salió por mayoría el voto de Andrés de Cañas favorable a que no se hiciera novedad con la pragmática⁷⁶. El 4 de mayo se vio en el reino el memorial que se había de dar al rey para que dejara las cosas como estaban. En él se decía

⁷² Cortes, vol. XXI, pp. 380-381.

⁷³ Correas traía el refrán, *arrastrado te veas como coche de Olmedo*, que glosaba diciendo que *solía aver muchos coches en Olmedo, i no a kedado ia mas de uno, ke sirve a todos de llevar i traer las damas a las fiestas de Medina i otras partes*, G. Correás, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, p. 72. Si para esas fechas (1627) el coche de Olmedo era una reliquia debió haber sido importante un par de décadas atrás.

⁷⁴ En su relación del 20 de marzo de 1604, Cabrera de Córdoba escribía: *entiendese que saldrá premitica un día de estos reduciendo los coches a cuatro caballos, de lo cual han suplicado los consejeros para que no se entienda en ellos; por lo cual dicen que se ha dejado de publicar hasta agora*, Cabrera, *Relaciones de las cosas...*, p. 212.

⁷⁵ Cortes, vol. XXII, pp. 305-306.

⁷⁶ Cortes, vol. XXII, pp. 308-310.

que el reino estaba preocupado por las noticias acerca de la modificación de la pragmática, cosa que a los representantes de las ciudades se antojaba mucho peor porque, decían, eran mucho más *embarazosos cien coches de cuatro caballos que doscientos de dos* y que no por acrecentarlos a cuatro caballos

se ha de consumir cantidad de consideracion, y que muchos los han de conservar forzados de necesidad y ha de quedar con ella por el mayor gasto que se les acrecienta, y que con tenerlos de dos se acomodan mejor y mas baratamente.

Además, añadían, solo había *numero grande de coches* en la corte y dos o tres ciudades de estos reinos, *que en las demas es muy poco, y que en estas sería acortar la grandeza si se minorasen de todo punto*. Sobre esto se quejaban de que *habiendose hecho tanto gasto en hacerlos se perdería mucha suma de dinero que costaron*, razones todas ellas que les llevaban a suplicar que no se hiciera novedad alguna⁷⁷. No tardaron en presentar su propia propuesta, abogando otra vez por el coche de mulas. Así el 22 de junio de 1604 se votaba si se pediría *por capítulo que se pudiesen traer coches en todos los lugares del reino con dos mulas, excepto en la Corte, y que se limite lo de las cinco leguas de la Corte de no poderse traer sino fuera dellas con mulas*. Se acordó que se pidiese así, vinculando el coche de mulas con el fomento de la agricultura⁷⁸, pero las Cortes acabaron sin que hubiera habido una respuesta positiva en este asunto.

3. 2. 2. La institucionalización de las sillas de mano, 1604

Las sillas de mano habían despertado mucho menos interés que los coches en

⁷⁷ Cortes, vol. XXII, pp. 310-311.

⁷⁸ Cortes, vol. XXII, p. 375. En el resumen de los Capítulos suplicados a su majestad se leía al punto 30 que fuera de los lugares que eran corte, los coches se pudieran traer

con cualesquier género de bestias caballares o mularés; pues aunque en esto haya libertad, no habrá apretura en las calles por ser los coches pocos y resultar muchas utilidades, pues habrá muchos naturales destos reinos que se contenten con coche las fiestas, y los días de trabajo labraran con las mulas tierra, viñas y olivares, y se desocupará mucha gente que en los lugares particulares se ocupan en llevar sillas, y acudirán a las labores del campo, de que hay tanta necesidad.

Cortes, vol. XXII, p. 445.

las Cortes y en los círculos reformistas. En las Cortes de Madrid de 1583-1585 se vinculó su proliferación a la obligación de llevar coches con 4 caballos, pidiendo los procuradores a Felipe II que las mandara *prohibir y vedar*, aunque por el momento no se hizo nada⁷⁹. Una década más tarde, en 1594 se dieron medidas en la corte para controlar el número de los silleteros y sus precios, lo que muestra que su uso había aumentado considerablemente. Lo mismo evidencia que las Cortes volvieran a las sillas, aunque de forma muy lateral y poco convincente, el 24 de diciembre de 1598 cuando votaron si se habría de pedir que en los pueblos principales *no puedan andar por las calles hombres en sillas ni en coches sino fueren de setenta años*⁸⁰. Junto a esta abundancia se criticó su lujo excesivo⁸¹, lo que condujo a que el 2 de enero de 1600 Felipe III diera pragmática por la que se prohibían ciertas decoraciones en ellas⁸². En 1601 se reglaron nuevamente los precios de los silleteros, un problema cada vez más acuciante, vinculado a la presión creciente por ir en silla y que no acababa de ser controlado⁸³. La culminación de todas estas medidas fue la pragmática de 1604, una ley destinada a restringir un enser de lujo que se había extendido demasiado, potenciar la caballería y limpiar el espacio social de la corte. La pragmática institucionalizaba el uso de la silla al ordenar que *ningun hombre de qualquier edad, calidad y condicion que sea, pueda andar ni ande en silla de manos, si no fuere teniendo licencia nuestra por escrito*, bajo pena de pérdida de la silla y 20.000 mrs. de multa⁸⁴. La prohibición tuvo como consecuencia que

⁷⁹ La contestación del monarca era que se mandaría *mirar para proveher lo que convenga*, Cortes, vol. VII, p. 834. § LXV.

⁸⁰ Cortes, vol. XV, p. 766.

⁸¹ En un billete de primeros de octubre de 1599 se pedía que en la reforma suntuaria se moderaran las sillas *de modo q no puedan tener tela de oro ni de ptª ni hilo fino ni falso ni ser bordadas, Expos^{on} de 10 puntos...*, BNM Mss. 2346, f. 65.

⁸² Estas no se podrían hacer *de brocado, ni tela de oro, o plata, ni de seda alguna que lo lleve; ni puedan ser bordados los aforros de ellas de cosa alguna, y no se puedan hacer sino de terciopelo, o damasco, o otra qualquier seda; y puedan llevar fiocaduras, y alamares de ella, y no de oro, ni plata; y los pilares de las dichas sillas puedan ser guarnecidos de pasamanos de seda, y tachuelas*, véase Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley II, cap. 4.

⁸³ Recordemos que el 12 de mayo de 1603 don Juan Serrano abogaba en un memorial en las Cortes porque se permitiera traer coches de mulas porque aumentarían la labranza y liberaría *mucha gente muy util para el campo, que andan a traer sillas, porque pocas son los lugares donde no las haya en mucho número, y las que pueden y las que no, las traen*, Cortes, vol. XXI, pp. 380-381.

⁸⁴ Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley VIII. El razonamiento de los consejeros justificaba

numerosos personajes solicitaran la correspondiente licencia al Consejo de Castilla.

Las 80 licencias dadas entre 1605 y 1610, significaron una media de algo más de 13 licencias anuales, escaso número a pesar de que la presión por tenerlas no fue poca. Las licencias de sillas fueron a parar en la mayoría de los casos a cortesanos, fueran burócratas de la monarquía, fueran titulados. Con ellas se premiaban fidelidades sin gasto, se reforzaban las redes clientelares y se contribuía a homogeneizar a los cortesanos y separarlos de quienes no lo eran⁸⁵, aunque también provocaran cierta tendencia a la competencia suntuaria⁸⁶.

3. 2. 3. Los intentos de reformar los coches

El hecho de que ya en 1604 se tratara de reformar los coches y que ese año se diera la pragmática de las sillas, invita a pensar que la institucionalización del uso del coche había de seguir el mismo camino y que si no se hizo entonces fue por la oposición mostrada. Pero los planes de reformatión que abogaban por poner coto al

la prohibición partiendo de que además de *otros inconvenientes* que se podían seguir se había visto

el exceso y desorden que ay en andar en silla de mano los hombres de todas las edades, sin necesidad, ni otra causa alguna, por solo su regalo, que de pocos años a esta parte se a introduzido, siendo cosa tan indecente, y que por ello se va olvidando el loable y necesario exercicio de los cavallos.

Para los consejeros, *Prematica en que se prohibe andar a los hombres en silla de mano*, 1604, BNM VE 40-75.

⁸⁵ Dejando los 14 casos cuyos protagonistas desconocemos, un 17,5%, tenemos que los burócratas son el grupo más numeroso de beneficiarios de las licencias con 36 casos, que ascienden al 45 % del total. A ellos seguían los titulados con 14 casos y un 17,5 % es decir, juntos superaban el 62% de las licencias. 9 religiosos conformaban otro 11, 25%.

⁸⁶ Véase el caso de los contadores. A mediados de 1610, en la consulta del memorial de Diego Pérez de Salcedo, se informaba que éste la solicitaba para que le fuera concedida la licencia como se había hecho con Gabriel de Santa Cruz, Sancho Méndez de Salazar, contadores de la Contaduría mayor y con Pedro Luis de Torregrosa, contador de la Caja. El primero de ellos había sido, el 8 de diciembre de 1605, Luis de Torregrosa, a quien se concedió licencia sin límite de tiempo, AHN Consejos Leg. 4417/ 197. El 4 de agosto de 1607 Gabriel de Santa Cruz la obtuvo por dos años y al mes siguiente, el 3 de septiembre, fue Sancho Méndez de Salazar el que la recibió por 3 años, AHN Consejos Leg. 4418/156 y 178 respectivamente. Aunque la Cámara reconocía que se tenía mucho la mano en consultar estas licencias y que sólo se daban, aunque las pedían muchos, a gente de *mucha calidad y q tenga precisa necesidad dellas*, fue de la opinión que se le diera también a Diego Pérez de Salcedo, AHN Consejos Leg. 4419/ 56.

coche de todos, siguieron en candelero en años posteriores⁸⁷, adquiriendo verosimilitud a fines de 1607, cuando los rumores de que salía pragmática fueron insistentes, en un tiempo que vio surgir leyes restrictivas en otras cortes⁸⁸.

Los procuradores, conscientes de que la pragmática iba a ser modificada realmente, pretendieron que no se hiciera obligando a usar 4 caballos. Si bien estaban de acuerdo en que era necesario limitar su uso, pues se había extendido demasiado, no querían ese medio, aunque la única alternativa que proponían era que, caso de que los coches hubieran de llevar 4 animales, la pragmática sólo se entendiera en las ciudades que eran corte. El 17 de diciembre de 1607 Juan de Orive procurador por Cuenca, decía al reino que en cuestiones de coches y trajes *no se acaba de resolver*, siendo ambos temas *una de las cosas que mas importa a todo el reino y a esta Corte*, proponiendo que antes de acabar de poner las condiciones del servicio se resolviera la forma en que habían de quedar ambas cuestiones⁸⁹. No se tardó mucho, en enero de 1608 ya había una respuesta. Los procuradores giraban a posiciones más restrictivas y mantenían que era notorio que muchos de los gastos del reino eran producidos *con tanta cantidad como hay de coches, teniéndoles muchas personas sin que lo lleve su posibilidad y hacienda*, para cuyo remedio esperaban que el rey diera la *forma y orden que más convenga para que cesen inconvenientes*⁹⁰. El 30 de abril se acordó nombrar comisarios que

⁸⁷ En una consulta de 1605 del consejo de Estado se leía que de acuerdo a la opinión del Condestable, *en la prohibission de prestar coches se declare que no comprehende al que tubiere algun guespedes y le diere un coche p^a andar por el lugar como le avia de dar un caballo*. También se estimaba que esta prohibición de prestar los coches *comprehenda los otros lugares fuera de la corte y que el ir criadas en coches sea siguiendo a sus amas y no de otra man^a*. El consejero era de opinión que

en ttodo lo demas le parece que esta bien lo que el conss^o de estado tiene consultado y podria Sumd servirse de mandallo responder y executar en aquella conformd luego pues cree que en lo de los coches es la mas conviniente trazza que se puede allar pr ms cossas que deja de decir por estar entendidas y escussar prolijidad=, BNM Mss. 1492 f. 217v. Debe ser de mayo de 1605.

⁸⁸ El margrave Joaquín Federico de Brandemburgo prohibía en 1607 el ir el coche con una ley similar a la de Julio de Braunschweig de 20 años antes y lo propio hacía en esos años el duque Felipe II de Pommern-Stettin Wackernagel, *Der französische Krönungswagen...*, p. 21n. En 1609 el viejo Cristóbal de Moura, virrey de Portugal, ordenaba una pragmática que regulaba el uso de carrozas, Verissimo Serrão, *Historia de Portugal*, Lisboa, 1980, vol. IV, pp. 80-81, citado por Benigno, *La sombra del rey...*, p. 122.

⁸⁹ Cortes, vol. XXIII, p. 613.

⁹⁰ Cortes, vol. XXIV, pp. 102-103.

significaran al duque de Lerma los inconvenientes de que la pragmática de los coches obligara a llevarlos con 4 caballos y que la reformatión que convenía hacer se *haga por otro medio*⁹¹. El 5 de mayo, ante los rumores de que se promulgaba *con brevedad* la pragmática de los coches, se decidió que don Pedro de Granada, como comisario y don Luis de Acevedo, hablaran con el Presidente de del Consejo de Castilla e informaran al reino de lo que les comunicara. Agustín Vaca, Alonso de Ulloa y Luis García de Hoyos, procuradores por Segovia y Toro, fueron de opinión que no se hiciera *diligencia en contrario de lo acordado por el reino*. Juan de Orive manifestó que tenía contradicha la embajada al duque de Lerma y que en ella no se había de dar forma *cómo habían de quedar los coches, sino sólo que la reformatión que conviniese hacer de coches fuese por otro medio que no sea de cuatro caballos, contradiciendo nuevamente si se innovare de esto y acordare otra cosa*⁹².

El 14 de mayo don Pedro de Granada y don Jerónimo de Aguayo eran emplazados a ordenar otro memorial sobre los coches *conforme al tiempo presente*⁹³, notando la necesidad de evitar el escrito que ya se había repetido en varias ocasiones. El nuevo memorial aparecía dos días después y en el se declaraba que aunque el reino estaba a favor de que se *diese el remedio conveniente para que cesen los excesos que hay y resultan con tantos coches*, quería que se hiciera excusando *las costas e inconvenientes que se seguirían de mandar se traigan de cuatro caballos*. Los argumentos de los procuradores se resumían en que de los coches de 4 caballos se *seguirían inconvenientes, gastos y costas* y en que muchos, *no pudiéndolos sustentar*, los harían a pesar de todo y otros, no pudiendo hacerlos, perderían *los que estan hechos, que es gasto de gran consideracion*. Frente al programa que se gestaba, las demás razones de los representantes de las ciudades eran naderías:

que cien coches de cuatro caballos ocuparan y embarazaran mas que doscientos de a dos, demás de la incomodidad que recibirían todos los que han de acudir al servicio de S.M. y a negocios suyos, y la que tendrán las

⁹¹ Cortes, vol. XXIV, p. 308.

⁹² Cortes, vol. XXIV, pp. 314-15.

⁹³ Cortes, vol. XXIV, p. 327.

*mujeres principales y sus hijas no pudiendo acudir a las cosas forzosas con la decencia que es justo*⁹⁴.

Es probable que los procuradores estuvieran tan convencidos de la inevitabilidad de la reforma que no fueran capaces de ofrecer otras alternativas. En todo caso, parecían pocas ideas para un asunto al que prestaban desde hacía años tanta atención y del que decían era *una de las cosas que mas importa a todo el reino y a esta Corte*. A pesar de todo, la reforma no acabó de llegar.

Pero la presión social sobre los coches continuó y dos años más tarde la reforma se hizo realidad. Los procuradores insistieron hasta el último momento en que la pragmática fuera muy restringida, así, el día 20 de diciembre de 1610 en los capítulos que se daban al rey se pedía libertad para llevar coche con cualquier tiro y que la pragmática sólo se diera para la corte, Valladolid, Granada y Sevilla⁹⁵. El 23 de diciembre, ante la inminencia de la promulgación, los procuradores encargaron a Jerónimo de Aguayo y Pedro Enríquez que cuando se publicara la ley hicieran *diligencia con S.M. y todos los ministros que convengan* para que tanto ellos como los secretarios pudiesen tener coches⁹⁶, evidenciando que ya poco podían hacer que no fuera procurarse la inclusión entre los privilegiados en los tiempos de cierre que se avecinaban. Ya publicada la pragmática, se decidió el 7 de enero de 1611 que los comisarios se hicieran con una copia de ella para que leída en el reino se *tome resolución en lo que converná suplicar a S.M.*⁹⁷. Al día siguiente don Jerónimo de Aguayo y don Pedro Enríquez informaron al reino de

⁹⁴ Cortes, vol. XXIV, pp. 330-331.

⁹⁵ En el nº 15 insistían en las posibilidades del coche usado como complemento de una actividad agraria. Decían que el uso de los coches era general *en todos los reinos y provincias de V.M., y usándose dél como se debe, se tiene por muy conveniente, particularmente*, añadían, *si en todas las ciudades y villas de estos reinos que no son Corte se pudiesen traer como cada uno pudiese, como se traen en el reino de Valencia y Aragón y otras partes*. Si así fuera, seguían argumentando los procuradores, muchos los traerían con mulas y con ellas *labrarían las tierras la mayor parte del año, y en los días desocupados y de fiesta servirían para traer los coches, que sería una general comodidad con beneficio de la labranza y de muchas haciendas que no se cultivan, y se desocuparía mucha gente que en los lugares particulares se ocupan en llevar sillas*. En definitiva, suplicaban al rey que en los lugares que no eran corte se pudiera traer coche *con cualquier género de bestias caballares o mulares, y que la premática de los coches tan solamente se entienda en esta Corte, Valladolid, Granada y Sevilla*, Cortes, vol. XXVI, pp. 284-285. Estos capítulos se vieron en el reino el día 24 de diciembre.

⁹⁶ Cortes, vol. XXVI, p. 275.

que habían visto la nueva ley y se acordó hacer un memorial. El procurador Alonso de Ulloa habló para decir que estaba a favor de la pragmática promulgada y que *no se trate cosa alguna de esto ni se suplique a S.M.* Nadie más intervino, se nombraron los dos comisarios, don Antonio de Pazos y don Juan Serrano y se leyó la pragmática pero no se tomó resolución⁹⁷. Las Cortes duraron hasta febrero, pero la pragmática echaba a andar sin que los representantes de las ciudades hubieran logrado un acuerdo para pedir su modificación.

En última instancia, los procuradores habían tratado de que el coche representativo fuese cosa de los lugares que eran corte; Madrid, Sevilla, Granada y Valladolid. Ahí, si era necesario, se podía obligar a un coche más caro atributo de cortesanos, nobles y ministros. Fuera de la corte, el coche debía ser más accesible, especialmente para el grupo social al que ellos representaban. Pero la realidad iba a ser un poco distinta, y los privilegiados iban a ser los cortesanos, porque a partir de entonces el coche fue un privilegio destinado a la alta nobleza, a los ministros de la Monarquía, sobre todo consejeros y secretarios, a altos cargos de la Inquisición, obispos y algunos eclesiásticos y a destacados miembros de las élites urbanas.

⁹⁷ Cortes, vol. XXVI, p. 307.

⁹⁸ Cortes, vol. XXVI, pp. 310-311.

CAPITULO 4

LA INSTITUCIONALIZACIÓN DEL USO DEL COCHE, 1611-ca.1630

La pragmática de 1611 no fue sólo la culminación de un rosario de leyes que se había iniciado en 1578. Fue ante todo la apertura de un nuevo proceso que enlazaba de forma inseparable al coche con el cortesano, institucionalizando su uso y conformando una nueva distinción social al permitirlo sólo a quienes lograran una licencia del Consejo de Castilla. El mecanismo de las licencias perfeccionó el sistema de reforma anterior, rápidamente se consolidó y fue ampliamente interiorizado en el inconsciente colectivo del cortesano porque era la llave que hacía funcionar el sistema¹. Como en toda sociedad basada en el privilegio, los cortesanos fueron logrando nuevos espacios para la concurrencia y para mostrar su posición social mediante el coche, lo que llevó a que la pragmática de 1611 fuera modificada en la práctica y en la teoría al compás de ello y de las relaciones de poder en la corte.

1. LA CONFIGURACIÓN DE LA SOCIEDAD CORTESANA. LA PRAGMÁTICA DE 1611

La causa del proceso abierto en 1611 con los coches se inserta en la nueva articulación que experimenta la corte. Durante las primeras décadas del

¹ Véase el comentario de Saavedra Fajardo sobre Roma en 1619. Escribía que se usaban coches de caballos o mulas sin pragmáticas ni distinción de personas, y aunque algunos papas los prohibieron a pajes y a malas mujeres, no se guarda con rigor, mas el ser pobre les hace andar a pie, J. M. Díaz Fernández (ed.), Diego Saavedra Fajardo, *Relación de las cosas que hay dignas de saberse de Roma para quien trata del servicio del rey de España*, Santiago, 2000, p. 23.

siglo XVII, el coche se convirtió en un elemento cuyo uso y disfrute fue necesario administrar. Frente al intento de cierre felipino que pretendía evitar el acceso al coche de forma general, aunque tácita, al convertirlo en un lujo muy caro, la pragmática de 1611 no solamente pretendía imposibilitar a algunos su logro, lo más importante es que creaba un círculo amplio de encochados, más grande que nunca, de personajes destacados de la corte. Dadas las necesidades de la corte de dar prebendas destinadas a premiar las relaciones de patronazgo y clientelismo y las parentelas, el coche devino además en un potente aliado. El problema era que querer ser alguien en la corte suponía tener coche, pero al mismo tiempo no todo el mundo podía gozar de él. Deudores de esta nueva estrategia del poder y premiados grandemente a bajo costo², los nuevos poseedores de coche eran los primeros interesados en que su uso no proliferara. Esta es la idea central que articuló la pragmática de 1611, la profundización y la plasmación simbólica de un proceso de cierre social ejecutado mediante la integración cortesana a través de la gracia del príncipe, administrada por un aparato fuertemente institucionalizado, de aquellos elementos políticamente afectos y de perfil estamental aristocratizante.

El proceso echó a andar el 3 de enero de 1611 con dos importantes primeros pasos, el registro y las licencias, ya ensayadas con las sillas desde hacía 6 años. Quedaba prohibido,

que ninguna, ni alguna persona de qualquier estado, calidad, y condicion que sea pueda hazer, ni mandar hazer coches de nuevo, sin licencia del Presidente del nuestro Consejo, y que todos los coches que hasta aora estan hechos se registren ante la persona, o personas que el Presidente del mi Consejo ordenare, para que se sepa, y entienda los que al presente ay, y los que de nuevo despues se hizieren, lo qual hagan dentro de treynta dias de como esta nuestra carta fuere publicada.

Seguidamente se hacía divisoria entre hombres y mujeres, ordenándose que,

ningun hombre de qualquier estado, calidad, o condicion que sea pueda andar en coche de rua en ninguna Ciudad, villa, o lugar destos Reynos, sin licencia nuestra: pero permitimos que las mugeres puedan andar en coches, yendo en ellos destapadas, y descubiertas, de manera, que se puedan ver, y

² Recordemos los intentos de limitación de los honores monetarios del que se habló tanto en los años antes de la pragmática, Antonio Feros, *El duque de Lerma...*, p. 401.

conocer: con que los coches en que anduvieren sean propios, y de quatro cavallos, y no de menos. Y permitimos, que las dichas mugeres puedan llevar en sus coches a sus maridos, padres, hijos, y abuelos, y a las mugeres que quisieren, yendo destapadas, y yendo las dueñas del coche con ellas: y entiendase, que en los coches de sus amas puedan ir las hijas, deudas, o criadas de aquella familia, aunque ellas no vayan dentro. Y tambien permitimos, que los hombres que tuvieran licencia nuestra para andar en coche, puedan llevar en ellos a los que quisieren, yendo ellos dentro.

El siguiente punto era la prohibición del préstamo de los coches en toda su extensión, mandándose que nadie que tuviera coche le pudiera dejar, *ni los cocheros que los traen puedan meter en ellos a persona alguna, aviendolos dexado, y apeadose dellos sus amos.* Se prohibía también a los que tenían o tuvieran coche con licencia venderlo, trocarlo o enajenarlo en cualquier forma, *sin lizencia del Presidente del Consejo o dando cuenta dello a la persona, o personas por el nombradas* y con la intención de evitar a toda costa el uso del coche por quienes no estaban adecuados para ello, se prohibía también *ruar en coche alquilado en esta nuestra Corte*, todo ello bajo fuertes penas.

Para no caer en los problemas que se había querido solucionar en 1593 con los carricoches, se preveía que todo ello se entendía con los coches, carrozas, carricoches y *en otro qualquier genero de coches, que en fraude de lo contenido en esta premática se ayan hecho, y hizieren, como sea para andar de rua*, dado que en relación a los de camino, *no entendemos innovar cosa alguna, salvo en quanto a los que de nuevo se ovieren de hazer.* El siguiente y último objetivo eran las prostitutas. Según la pragmática se prohibía a quien *publicamente fuere mala de su cuerpo, y ganare por ello*, el uso de coche, carroza, litera o silla, tanto en la corte como en cualquier lugar de los reinos, so pena de 4 años de destierro de donde hubiera sido denunciada por la primera vez, y de destierro y ser traída a la vergüenza públicamente, por la segunda. La ley entraba en vigor a los 30 días de publicada³.

³ La pena por la contravención ascendía a 30.000 mrs. Para el maestro de hacer coches

o oficial que de nuevo lo hiziere, sea la pena de diez mil maravedis,... y de dos años de destierro, y contra el que anduviere en coche ageno, no yendo dentro su dueño del mismo coche, sin tener licencia para andar en coche, sea la pena de diez mil maravedis, por la primera vez, y por la segunda la pena doblada..... y contra el que anduviere en coche alquilado sea la pena del valor del tal coche, y de los cavallos, o de otras qualesquier bestias que le trajeren.... y contra el cochero, que contraviniera a lo susodicho, sea la pena de destierro por un año del lugar donde contraviniera, por la primera vez, y por la segunda sea la pena doblada.

La pragmática consagraba el coche como un signo de distinción social férreamente monopolizado por los cortesanos, de ahí las prohibiciones de préstamo y venta, para impedir su uso por quienes no lo eran verdaderamente. Sorprendió su duro contenido, que llevó a abstenerse de usar el coche de inmediato⁴ y no faltaron las agoreras previsiones acerca de la posibilidad de conseguir licencias⁵. Cundió la alarma en muchos y la inseguridad en otros. En las Cortes los procuradores trataron de modificar la ley. El día 10 de enero, los comisarios encargados del asunto mostraban un memorial en el que representaban al rey las grandes ventajas de ser generoso con la reforma de los coches, apostando por las restricciones de personas, pero también por la baratura de los vehículos y por una más lenta implantación de la ley⁶. Sin embargo, al día

Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley IX.

⁴ Diversos testimonios evidencian que, al menos al principio, la pragmática se cumplió y que había intención de hacerlo, cuestión pasada por alto por todos los que se han ocupado del tema. Véase la carta que el 5 de febrero, un mes más tarde de publicada la pragmática, que Diego de Landeras escribe a Diego Sarmiento de Acuña:

anoche dixe al sr don Juan lo del coche a que respondió le parecia no usase del y aunque yo sospecho que conforme a drº no ay impedimento, pero ni en esso ni en otra cosa, no quiero salir de su voluntad.

BPR III/ 2189, doc. 104. El señor don Juan debe ser don Juan de Acuña, presidente de Castilla.

⁵ Fue una verdadera revolución que significó, como vieron algunos, un antes y un después. Cabrera de Córdoba comentaba la ley el día 15, sus estrictos términos y las posibilidades de hacerse con coche, sobre lo que decía, *se cree se dara licencia con mucha dificultad*, en *Relaciones...*, p. 427.

⁶ Recordaban como debido a los inconvenientes de los coches de 4 caballos se mandó en 1600 que se pudiesen traer con dos, *por ser de gran comodidad y excusarse muchos gastos*, cosa de la que *se siguieron muy conocidas utilidades*, aunque el reino reconocía también que había provocado la extensión del uso de los coches y sobre todo, desorden social. En cualquier caso, el reino mantenía que *si algunas personas que a su calidad no convenía traerlos lo han hecho y otras no han usado bien de ellos*, justas causas que habían movido la Real conciencia para remediarlo, la mayor parte de los que han traído coches, añadían, habían sido

personas de calidad, que era justo los tuviesen, porque aunque no hubiera otra utilidad más que ir en ellos las mujeres nobles de estos reinos, sus hijas y familia con honestidad y decoro, así a los divinos oficios como a sus visitas, y no dejarlas en casa o enviarlas de por sí, de que se siguen muchos daños, es de gran consideración, demás de no poder las personas impedidas, enfermas y de edad y las que acuden al servicio de V.M. con la inclemencia de los tiempos asistir con puntualidad a su obligación, se excusan tan grandes costas como se recrecen, no pudiendo andar en coches de dos caballos en lacayos mayor número de pajes para los hombres y de escuderos para las mujeres y mozos de silla, y muchos sin tanto caudal de hacienda como es necesario, y forzosamente los han de traer las personas de calidad y sus mujeres, que los más no tienen hacienda para ello.

Los procuradores manifestaban haber visto *con evidencia*, que el daño había consistido en que *hayan traído coches personas que conforme a su calidad no era razón y poderse prestar*. Ahora

siguiente, se presentó otro memorial más breve que según los comisarios había de ser más conveniente para conseguir lo que se pretendía. En él mantenían que para remediar gastos el reino era de parecer que las licencias que se hubieren de dar a quien *fuere justo traigan coches*, tanto si eran hombres como mujeres

*sean con dos caballos, por el mucho gasto que causan los de cuatro, que aun teniendo cinco no podrán andar de ordinario los cuatro, y el intento de V.M. no ha sido aumentar costas a los que fuere razon traigan coches, sino relevares de ellas, y que entretanto que en esto se toma resolucion se suspenda la premática de los coches, porque de ejecutarse al tiempo en ella señalado resultarían muy grandes gastos*⁷.

Las Cortes se disolvieron poco después, las quejas de los procuradores quedaron ahí y su mayor interés entonces fue lograr licencias como los demás.

Con el paso de los meses fue necesario detallar la ley. Había habido bastantes malentendidos que llevaron a dar una aclaración que explicaba mejor sus límites y restringía más el uso del coche. Así, el 4 de abril, se recordaba la prohibición de andar en coches prestados, pero se reconocía que *en su ejecución y declaracion han resultado algunas dudas*, por lo que se mandaba que no yendo los dueños de los coches en ellos pudiesen ir las deudas de las familias, pero *para este efecto se entienda ser deudas de la familia solamente las que vivieren y comieren de ordinario a costa de cuyo fuere el coche*. Los hombres que tenían licencias podían llevar en el coche *a los que quisieren* siendo hombres, pero siendo mujeres

todo estaba más claro, dado que el fin de las pragmáticas es *excusar ofensas de Dios y costas de los vasallos* y dado que con esta nueva se *acrecientan las referidas y otras muchas*, el reino entendía que se mantuvieran las condiciones de la ley, pero con menos caballos, es decir seguían propugnando el coche barato, accesible a las élites urbanas, pero más restringido, de forma que

se puedan traer coches con dos caballos, precediendo licencia de V.M. así para hombres como para mujeres, en que se conseguirán buenos efectos, y los vasallos de V.M. de esta Corona de Castilla, que con tanto amor y ventajas sirven, gozarán de la comodidad de los coches, como los traen libremente los demás vasallos de los otros reinos de V.M., y la Corte quedará con la grandeza y ornato que es razón.

Además y mientras el rey mandaba se *tome resolución en esto*, el reino suplicaba que se prorrogara el término de la ejecución de la pragmática. El memorial fue aprobado y se acordó que los comisarios lo entregaran al rey y hablaran *al señor Presidente de Castilla y al señor Duque de Lerma y demás ministros que convenga, haciendo toda diligencia para que tenga efecto lo que se suplica.*

Cortes, vol. XXVI, pp. 311-313.

⁷ El memorial fue aprobado, acordándose su entrega al monarca y encomendando a los comisarios *toda diligencia con sus ministros procurando se consiga lo que en él pide*, Cortes, vol. XXVI, pp. 316-317.

se ordenaba que *sea solamente a sus mugeres propias, madres, abuelas, hijas, suegras y nueras*. En esa misma línea, se permitía que los hijos de quienes tenían licencia para ir en coche *puedan andar en ellos, aunque los padres no vayan dentro, hasta edad de diez años y no mas*.

Del mismo modo que estaba prohibido prestar los coches *asimismo se entienda, que no se puedan prestar caballos ni caballo para andar en ellos*. Con respecto a la prohibición de andar en coches ajenos por la que se ordenaba que nadie pudiera ir en coche *que no sea suyo*, se aclaraba que eso *no se entienda con nuestros criados que por razon de sus oficios les tocare*. Se ampliaba la prohibición de ruar en coche alquilado en la corte ordenándose que *lo mismo se entienda en todas las ciudades, villas y lugares de estos nuestros Reynos*. Se podía ir de camino en coche de mulas ya fuera propio o alquilado *aunque sea de cinco leguas abaxo, y aunque sea prestado para el camino*⁸.

Los presupuestos de la pragmática de 3 de enero y de la aclaración del 4 de abril partían del deseo de monopolizar de forma estricta el uso del coche especialmente en la corte, espacio político por antonomasia. De las ambiciosas prohibiciones se deducía también el deseo de llegar a un idílico panorama reformado; registro de los coches existentes, logro de la licencia para los hombres, circulación restringida a los coches de 4 caballos, damas descubiertas para que se las pudiera ver o identificar, prohibición de enajenar el coche sin licencia previa, prostitutas desenchachadas, jovenzuelos que dejaban de ir en él a los 10 años, cortesanos que sólo llevaban a las deudas, eliminación de los coches alquilados en las ciudades⁹, eliminación del préstamo del coche y de sus caballos... Amplio programa que sólo se lograría en parte. Como complemento a estas prohibiciones se restringió algo más el uso de las sillas, prohibiéndose en la corte trabajar por libre a los mozos de silla sin licencias¹⁰. Otro paso más en este amplio grupo de

⁸ Nueva Recopilación, Libro 7 Título XII, ley VI.

⁹ El alquiler de los coches se practicaba desde tiempo atrás, como sabemos por varios pícaros que los usaban. En Londres se empezaron a alquilar en 1625 y los primeros 20 ejemplares se multiplicaron por 5 en apenas una década, Erik Eckermann, "Hackney Coach, Hansom Cab und Growler. Londoner Mietkutschen des 17.-19. Jahrhunderts", ARW, 5, 1997, pp. 113-114.

¹⁰ Si en 1604 se prohibía que nadie usara silla sin licencia, ahora nadie puede trabajar con ellas sin tener otra, ordenándose en 7 de abril que *ninguna persona pueda ser mozo de sillas alquilado en esta nuestra Corte, sin tener licencia para ello, y haviendole tassado lo que hubiere de llevar, habiéndose de registrar ante quien nombrare el presidente del consejo, lo qual se entienda con los*

medidas respectaba a las decoraciones de sillas, coches y literas, abogando por un coche poco lujoso, repitiendo para ello las dadas en 1600.

2. LAS LICENCIAS DURANTE LAS PRIMERAS DECADAS

La primera novedad del sistema fue la obligatoriedad de registrar los coches, medida que ha dejado un escaso rastro documental¹¹. Inmediatamente, los interesados empezaron a mandar memoriales al Consejo que, con los datos acerca del número de coches, o acaso ya antes de recibirlos, empezó a dar licencias a través de la Cámara. Esta obligatoriedad de lograr una licencia para poder ir en coche, experimentada ya antes con las sillas, fue la verdadera clave de bóveda de todo el sistema y pone en evidencia el alcance de la institucionalización del uso del coche y a la vez el éxito de lo que los contemporáneos llamaron su reformatión¹².

El status social y las relaciones personales fueron fundamentales para lograr las licencias. Gracias al primero las alcanzaron títulos, significados eclesiásticos y un amplio número de ministros y cortesanos de primera fila entre otros, pero algo más abajo o más lejos de los círculos de poder, la licencia no fue tan sencilla, convenía contar con el apoyo de un cortesano con buenas relaciones, que pudiera favorecer la concesión o aligerar sus trámites. Diego Sarmiento de Acuña, conocido porque más tarde fue conde de Gondomar y embajador en Inglaterra, era por aquellos entonces ya un cortesano avezado con buenas relaciones que muestra excepcionalmente como funcionó su obtención.

que tiran sillas siendo criados; y en las ciudades, villas y lugares se registren ante la Justicia de ellas, Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley VIII.

¹¹ AMC C15 n° 29. Quevedo evocaba en unos famosos versos el registro en Madrid, del que nada sabemos.

¹² Las licencias de la Cámara que hemos consultado son un conjunto documental riquísimo difícil de aprovechar de forma tan eficaz como la calidad y cantidad de la información posibilitarían. La primera salvedad que hay que hacer es que las licencias no son todas las que se expidieron. La diferencia puede ser muy grande, pues las Cortes de Castilla dicen en 1618 que se han dado 3000 licencias y nosotros conocemos unas 900. Mayor problema aun es que no conocemos suficientemente bien la corte de Felipe III, lo que sólo será posible cuando se haya realizado un estudio prosopográfico como el que bajo la dirección del profesor Martínez Millán se encargó de las cortes de Carlos V y Felipe II. En tanto este marco no esté disponible, es pretencioso y estéril adjudicar licencias aquí y allá sin conocer con exactitud las redes de poder y las relaciones de patronazgo y clientelismo de la corte. En cualquier caso, vamos bosquejar las tendencias que encontramos en la concesión de las licencias desde 1611 en adelante, a sabiendas de que los datos son parciales.

Probablemente le encomendaron que gestionara alguna más, pero hemos localizado casi 20 peticiones de amigos, clientes y deudos. Su amistad con Calderón fue durante algún tiempo un puente seguro para alcanzar el ansiado papel¹³ y gracias a sus contactos podía adelantar licencias retrasadas¹⁴, aunque no siempre le era tan fácil; su propia hija, se la pidió varias ocasiones hasta lograrla¹⁵. Numerosos personajes, sobre todo al comienzo de la institucionalización, confiaban en que en la vorágine de las licencias había de ser fácil conseguirlas. El 26 de marzo de 1613 Francisco de Vera y Paz escribía a don Diego Sarmiento que le lograra una licencia de coche para su prima, doña Ana de Monroy, vecina de Medina del Campo, *biuda y bieja*, que al parecer siempre lo había tenido antes de la pragmática. De paso, le comentaba las facilidades para conseguirla que le había garantizado un huésped que tenía en casa, Francisco de Córdoba, quien le había dicho *quan fazil es esto y que antes se viniese saco una lizenzia para su sobrino en cordova y que queriendo VS^a zinquenta me puede ynbiar*¹⁶. El nuevo mecanismo, sin embargo, había sorprendido a muchos, debido a su funcionamiento y a que se hacía evidente que las relaciones habían de ser cruciales para poder volver a ir en coche. El mejor testimonio de esta situación es una carta de don Juan Delgado de la Canal a don Diego fechada el 16 de

¹³ Calderón escribía a Diego Sarmiento en julio de 1611 comunicándole la concesión de una licencia de coche a Ares Pardo de Figueroa en estos términos: *e hecho diligencia para lo de la licencia de coche del s^r Ares pardo de figueroa y su Magd a tenido por bien de darsela y al sor Presste se embia esta noche el despacho della*, BPR III/ 2175, doc. 13. Rodrigo Calderón era uno de los buenos amigos de don Diego en la corte, Carmen Manso Porto, *Don Diego Sarmiento de Acuña, conde de Gondomar (1567-1626)*, s.l., 1996, p. 17.

¹⁴ Juan de Argote, escribía el 19-X-1611 a Diego Sarmiento para que le lograra una licencia, que ya había pedido antes y parecía retrasarse, BPRM II/2182 doc. 257. El 1-X-1611 se consultaba una licencia para un personaje así llamado, veinticuatro cordobés, AHN Consejos Leg. 4419/ 216.

¹⁵ Constanza Sarmiento de Acuña escribía a su padre en marzo de 1612 solicitándole *acerme merced de alcanzarme licencia para tener coche i tambien para poder andar en qualquiera syn que baian sus dueños en ellos*. La petición se repetía el 14 de mayo por Alonso Ruiz de Quecedo, que pedía a don Diego la licencia y sobre todo *que sea general assi pa Don P^o mi Sr solo, como para las otras particularidades que se piden, porque se trata de comprar uno*. El 18 de mayo se insistía en la licencia porque no se podía hacer uso del coche que había *hasta que venga otra*. A principios de junio, el mismo comentaba nuevamente que creía *se bolbera mi s^a a la çidad vispera de pascua aunq le hara falta la Licen^a del coche si para entonces no a venido de Creer es q se hace en ello lo q se puede*. Pero no tuvieron que esperar mucho más, porque en la consulta del 23 de junio de 1612 entre las licencias para coche de dos caballos, se hallaba la de don Pedro Osorio de Velasco señor de Saldañuela y su mujer doña Constanza de Acuña, BPR III/ 2124, doc. 148, BPR II/ 2115 doc. 149, BPR II/ 2142, doc. 156, BPR III/ 2115 doc. 182 y AHN Consejos Leg. 4419/102, respectivamente.

¹⁶ BPR II/ 2179, doc. 112.

noviembre de 1611 en la que se plasmaban todos los temores del cortesano en esos días:

La pregmatica de coche me ha dejado a pie y con un raçonable coche que avia traydo de Çaragoça y lo deje en Palencia por no ser a proposito para traherlo a este Reyno y ansi para volver a Çaragoça como para quedar en Vallid o yr a dar quenta desta visita en Madrid me veo con grande neçessidad del y pareçiendome que para alcanzar la liçençia necessaria del S^{or} Presidente de Castilla para el con dos caballos ningun medio me puede ser tan favorable como el de Vmd suplico a Vmd me la haga de alcançarme esta liçençia siendo posible y q si para ello fuese neçesario que de mi parte se aya de hazer alguna diligenciã en particular se me avise luego porque por estar en este Rincon, aunque es savido q se han dado muchas liçençias semejantes no se como estas se alcanzan ni como corre este negocio ni las diligenciãs q se devan de hazer y solo me diçen que no es muy imposible el alcançarlo teniendo fabor, y que teniendo yo el de Vmd lo alcançare facilmente, y me parece q un dean de Vallid que ha sido Juez de una sortija en Tuy y q tubo ventura en serlo en campaña del mismo Corregidor de Vallid, quando no fuera Inqq^{or} ni otra cosa, no sera mucho que la tenga para traher coche y que gaste su hazienda en authoriçar sus ofiçios, y mayormente aviendo de dar la liçençia quien es vezino de Vallid y tan afiçionado a honrrar las personas de aquella yglessia como lo es el presidente de Castilla en que todos tenemos muy grandes esperanças de q nos ha de favorecer y honrrar sobre todo¹⁷.

Las licencias abrían una brecha social mucho más amplia que la simple prohibición de la pragmática porque no sólo frenaban al que quería ir en coche a hacerlo, esta no era cosa a desobedecer tan llanamente (muy al contrario de lo que se ha mantenido) sino que le obligaban a situarse, a definirse una vez más en el proceloso mar de la corte, mandando un memorial a la Cámara de Castilla que fuera bien acompañado de un billete de recomendación, aunque como mostró poco a poco la experiencia, con una buena mano en los lugares adecuados no había que temer¹⁸.

¹⁷ BPR II/ 2182, doc. 3. De la Canal se hallaba en Santiago, el Rincon, y don Diego en Valladolid.

¹⁸ En una consulta de 1614 sobre licencias para coche de dos caballos, se proponía darla a Sebastián Pascual vecino de Medina del Campo, hermano de Joan Pascual consejero de Hacienda ya muerto, en 1605, dejando importantísimas deudas. Era evidente que aun funcionaban los resortes articulados años antes por las buenas relaciones familiares y amistosas de este personaje, AHN Consejos Leg. 4420/89, consulta del 22-VI-1614. Para Pascual, véase C. Pérez Bustamante, *La España de Felipe III*, pp. 48, 56, 98, 110 y especialmente 118. En agosto de 1611 entre los memoriales que solicitaban licencia para coche de dos caballos estaba el de doña Mariana de Mendoza viuda de don Pedro de Baeza, otro afamado personaje que se alzó con dineros. La Cámara también se mostraba generosa, aunque no tanto, especificando que fuera

Parecido camino debieron seguir las licencias para poder construir nuevos coches, aunque de estas, no hemos encontrado más que una exigua referencia¹⁹.

2. 1. LAS LICENCIAS EN MADRID

La inmensa mayoría de las licencias estuvieron en manos de altos personajes de la corte, por lo que, ya a los pocos meses, el Consejo de Castilla elaboró una amplia memoria con los que habían recibido licencias en Madrid²⁰. Por este documento sabemos que se dieron a importantes criados de la Casa real y a altos ministros. Así, se dieron a todos los presidentes de los Consejos, a todos los consejeros y a todos los fiscales y secretarios a quienes se permitía *andar en coches de dos caballos con sus mujeres*. También se daba licencia para ir en coche de dos caballos a *todos los embajadores y a todos los agentes de Su Santidad libres que asisten en esta corte*. También se permitía a los médicos de cámara de su majestad ir *en coches de dos caballos ellos y sus mujeres*. Junto a estos, que eran varios centenares, se dieron licencias a un buen número de titulados, la mayor parte de los cuales podía circular en coche de 4 caballos. Entre ellos los más cercanos al valido; el conde de Villafior, mayordomo del rey; don Diego de Guzman limosnero mayor, el marqués de la Laguna mayordomo mayor de la reina, el conde de los Arcos, la condesa de Paredes que tenía licencia para coche de dos caballos, el duque de Uceda para coche de cuatro caballos, como el duque de Cea, el duque de Alba, el duque de Feria, de Pastrana, el almirante de Castilla, el duque de Sessa, el duque de Peñaranda²¹, el duque de Medinaceli, el marqués de Mondéjar, el marqués de Villafranca, favorito del valido, el duque de

para ella sola y no para Don Joan de Mendoça su hijo para quien lo pide tambien, AHN Consejos Leg. 4419/ 170, consulta del 28-VIII-1611, sobre Baeza, *ibidem*, p. 132.

¹⁹ El 1 de abril de 1612 el conde de Santa Gadea escribía a don Diego Sarmiento contándole que había concertado un coche pero *el cochero no se atreve a haçerle*, por lo que le pedía le alcanzara *una licencia para poderle haçer que porq se con la facilidad q Vm lo puede haçer se lo suplico*, rogándole además que fuera *con muy grande brebedad porq la Condesa me da muy gran Priessa*, BPR III/ 2124, doc. 33.

²⁰ *Memoria de los que tienen liçencia de poder andar en coches en la Cortte*, enviada a la Sala de alcaldes en algún momento de 1611, probablemente después de agosto, AHN Consejos Libro 1201, fs. 76r-77v. Usó este documento sin citar su origen M. Lafuente, *Historia general de España*, Barcelona, 1888, vol. XI, p. 157. Bernardo J. García García también lo menciona, *El Madrid de Velázquez y Calderón...*, p. 32. La mayor parte de estas licencias habían sido dadas ya en febrero-junio, véase AGS CC Cédulas Reales Libro 179 fs. 188v, 189v, 190, 191v-192r, 196v, 199v y ss.

Veragua, el príncipe de Esquilache y los condes de Olivares y Nieva. También cuatro caballos podían traer el conde de Medellín mayordomo del rey, el marqués de Malpica gentilhomme de la cámara, el duque de Monteleón, el marqués de Távara, el conde de Barajas, el conde de Villamediana y el conde de los Arcos. Lo mismo para el marqués de Guadalcazar, el marqués de Cañete y el conde de Fuensalida. A ellos se unieron religiosos como abades, predicadores y capellanes reales²², los más destacados banqueros²³ y algunos otros, entre ellos criados de las Casas reales²⁴. Tras estos destacados cortesanos, el número de encochados

²¹ Para estos personajes, Pérez Bustamante, *La España de Felipe III*, pp. 62, 96, 123, 119 y 146.

²² Así para don Luis Duran obispo de Chiapas licencia para coche de 2 caballos, el doctor fray Ignacio de Ibero abad del monasterio de Fitero, 2, don Antonio de Miera limosnero y capellán mayor de la emperatriz, 2, el doctor don Lope de Velasco capellán real y prior de Roncesvalles, 2, Antonio Mexia de Tovar capellán mayor de las Descalzas, 2, don Rodrigo Enríquez de Mendoza, arcediano de Madrid 4, don Fernando de Villafañe, administrador del Colegio de Santa Isabel, 2, fray Juan de Castro arzobispo del Nuevo reino de Granada y predicador real, 2, AHN Consejos Libro 1201, *pasim*.

²³ A Juan Bautista Justiniano, Bautista Serra, Otavio Centurión, Nicolao Balbi, diputados del medio general se les concedió licencia para poder andar en coche de 4 caballos. En el coche de Juan Bautista Justiniano se permitió que pudiera ir Sinivaldo Fresco (Sinibaldo Fiesco), AHN Consejos Libro 1201, *pasim*. Para Centurione, Serra y Balbi, C. Álvarez Nogal, *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid, 1997, pp. 60-63 y 79. También I. Pulido Bueno, *La Corte, las Cortes y los mercaderes*, Huelva, 2002, p. 177.

Si atendemos a los más importantes banqueros de años posteriores, veremos que de los 11 que señala Pulido Bueno, al menos a 6 de ellos les fueron concedidas licencias desde 1611 en adelante, I. Pulido Bueno, *La Corte, las Cortes...*, p. 177. El 28 agosto de 1611 se consultó la de Carlos Strata, AHN Consejos Leg. 4419/ 172; el 12 de abril de 1615 la de Juan Andrea Spinola y doña Petronila Spinola su mujer y Bartolomé Spinola su primo, Leg. 4420/54; el 15 de julio de 1616 se consultó la licencia de coche de dos caballos de Jacome Justiniano, genovés que residía en Cuenca y estaba casado con una mujer natural de allí, Leg. 4420/92. El 8 de marzo de 1619 se consultaba la licencia de silla de Esteban Spinola que venía de Génova a la corte, Leg. 4421/27. El 16 de enero de 1622, entre las licencias que se consultaron para coche de 2 caballos estaba la de Lelio Imbrea que solicitaba que la licencia que tenía doña Josepa Espinola su mujer, se entendiera con él, Leg. 4422/7. Algún otro banquero se vio con dificultades para tener una licencia, si sus ocupaciones no estaban claras. El 14 de mayo de 1612 la Cámara recordaba como a fines de octubre de 1611 el duque de Lerma comunicaba al presidente del Consejo que se habían concedido varias licencia de coche de 2 caballos, una de ellas a Juan Francisco Galetto, aunque a ojos de la Cámara pareció no merecedor de coche, pues se entendió *q avia sido vanco en esta corte y se dixo q fue corredor de cambios en ella y criado de Ambrosio espinola, pareçio entonzes q no convenia congederle la dha liçençia hasta dar quenta dello a VMD y asi se le detuvo y no se despacho*. Meses más tarde, *porque haze instancia en que se le de*, la Cámara representaba el caso nuevamente porque se había sabido *q no fue corredor ni criado de Ambrosio espinola, sino vanco y q julio espinola (que tambien lo fue) tiene coche con Liçençia de VMD para q aviendolo entendido provea y mande lo que mas a su real serviº convenga*, AHN Consejos Leg. 4419/79.

²⁴ Tello de Guzmán, 4, don Pedro de Porras, 4, el padre Brizianos, 2, (este podía ir en coche aunque fuera prestado sin que quien lo hiciera incurriera en pena alguna). También don Antonio de Borja, 4, doña Juana de Cardona, mujer de don Diego de Santoyo, 2, don Alonso de Córdoba, 4, doña Mariana de Tarsis, dueña de honor de la reina 2, Francisco de Lucena, 2, doña Juana de Acuña y Pimentel viuda, 2. También al conde de Castelmilla, 4, Francisco de Lucena sobrino de Hernando de Matos y a su mujer 2, Francisco de Tapia, 2, al conde de Morata, 2, don Jerónimo de Barrionuevo, 2, don Fernando Gaitan y doña Mariana de Guzmán (no especifica el numero de

de la corte se amplió con la concesión de licencias para coches de dos caballos a las viudas de ministros y consejeros *q an muerto en esta corte en servicio de VMd*, cuyos memoriales se consultaban el 16 de julio²⁵. Con el tiempo se generalizaron las licencias de coche y silla para todos los doctores de la Casa real²⁶ y para los gentileshombres de boca²⁷. No menor número de nuevos encochados fueron los

animales del coche), AHN Consejos Libro 1201, *passim*. El doctor Castillo tenía licencia para ir en coche de 2 caballos (también podía ir en coche prestado sin que el que lo hiciera incurriera en pena alguna). A García Mazo de la Vega secretario de la reina, se le dio licencia para que él y su mujer pudieran andar en coche de dos caballos siendo suyo. Hernando del Espejo guardajoyas de su majestad tenía licencia para coche de 2 caballos, como don Bernabé de Bruaneo ayuda de cámara. A Joan Calderón, padre de Rodrigo Calderón, se le dio licencia para coche de dos caballos, AHN Consejos Libro 1201, *passim*.

²⁵ La Cámara representaba al rey *que esta pretension es muy justa* y que se podría mandar,

que las viudas de consejeros Secretarios, y otros ministros desta corte y fuera della q viviendo ellos pudieran y tuvieran Licen^a para andar en coche de dos cavallos, las tengan ellas tan bien para lo mismo todo el tiempo que guardaren viudez pues es justo q gozen en quanto desto de la preheminiencia que gozaran si vivieran sus maridos, especialmente questo es mas conforme a la deçencia de su estado y habito y a la poca posivilidad conq ordinariam.te quedan, para poderle sustentar de quatro cavallos.

AHN Consejos Leg. 4419/ 131.

²⁶ Por ejemplo, el doctor Valle pedía licencia para ir en silla, proponiendo la Cámara que fuera por un año, consulta de 1-VII- 1612, AHN Consejos Leg. 4419/110; el doctor Juan Gutiérrez de Solórzano, pedía licencia de coche, consulta del 13-VI-1615, Leg. 4420/68; el doctor Peresa pedía licencia para silla de manos, que se consultaba el 11-VII-1615, Leg. 4420/78; el doctor Bocangel, medico del rey y de la infanta Margarita, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 15-VII-1616, Leg. 4420/92; el doctor Peña, medico de la familia del rey pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 6-VIII-1616, Leg. 4420/99; el licenciado Soto pedía licencia de silla, consulta del 9-II-1619, Leg. 4421/9. De estas licencias decía la Cámara en la consulta del 4-III-1619, cuando el Inquisidor general pedía licencia para silla y para coche de mulas para sus criados, que estaba a favor como se había dado al arzobispo de Braga y *a algunos medicos de camara*, Leg. 4421/23. Algo más tarde proseguían las licencias, pero parece que predominaban las de coches de mulas. Así el doctor Garçon medico de la familia de la reina, pide licencia para coche de mulas y para coche de dos caballos, por si acaso, consulta del 9-XI-1624 y del 29-XI-1624, Leg. 4423/185 y Leg. 4423/198 respectivamente; el doctor Francisco de Herrera pedía licencia de coche de mulas, consulta del 24-X-1626, Leg. 4423/137; Alonso Núñez pedía licencia para ir en coche de dos mulas, consulta del 30-IX-1624, Leg. 13192-9 (82); Juan Gutiérrez medico de cámara de la reina, pedía licencia para coche de mulas, consulta del 19-III-1625, Leg. 13193-35. También se dio licencia a Juan Pérez médico de cámara del Cardenal Infante para coche de dos mulas, consulta del 7-VII-1625, Leg. 13193-80. El doctor Alvarez de Perea pedía licencia para cambiar los caballos del coche por mulas *respeto que por lo mucho que tiene a que acudir los cavallos se cansan y anda muchas vezes a pie*. Aunque la Cámara estuvo a favor, el monarca ordenó *escusese esto por agora*, consulta del 10-XI-1614, Leg. 4420/179.

²⁷ Desde antes de la aparición de las licencias ya había habido algún gentilhomme que solicitó y consiguió privilegios para el uso de carruajes. Don Hernando de Toledo, gentilhomme de cámara de Felipe II, pedía licencia para poder ir en coche de 4 mulas, a lo que se avenía la Cámara, no siendo en Madrid, consulta del 10-VIII-1600, AHN Consejos Leg. 4416/138. En consulta del 5-XI-1605 se proponía a don Pedro Portocarrero para licencia de silla por dos años, Leg. 4417/170. Naturalmente, a partir de la pragmática hubo muchos más. Enrique Enrig pedía licencia dada su poca salud, para ir en silla de manos, consulta del 18-II-1611, Leg. 4419/ 21; Martín de Guzmán por causa de los desmayos que siempre ha tenido *no ha podido andar a cavallo las vezes que quisiera (sí bien lo*

capellanes reales²⁸. A estos criados se sumaron más tarde, en tiempos de Felipe IV, otros oficiales como veremos.

deseo siempre) y aconsejado de confesor y médicos, pedía licencia para coche, consulta del 3-III-1611. La Cámara era de opinión se le diera licencia de coche de cuatro caballos por un año, AHN Consejos Leg. 4419/27; Don Alonso Fernández de Córdoba pedía licencia para ir en coche de dos o cuatro caballos porque debido a sus indisposiciones no podía andar a caballo *quando haze mal tiempo*, proponiendo la Cámara se le diera licencia para coche de 4 caballos por dos años, consulta del 18-IV-1611, Leg. 4419/ 48. Ese mismo don Alonso vía muy caros los 4 caballos y solicitaba licencia para coche de dos, consulta del 1-X-1611, Leg. 4419/ 216. No tardó en cambiar a silla como se ve en la consulta del 14-V-1612, aunque según la Cámara eran *notorias* sus indisposiciones, Leg. 4419/82. Don Diego de Espinosa pedía licencia de coche de dos caballos para poder acudir a los pleitos que tenía tras la muerte de su padre, consulta del 11-IX-1611, Leg. 4419/ 184; don Enrique Enríquez de Guzmán, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 23-X-1611, Leg. 4419/ 226; don Fadrique de Vargas Manrique que la tenía para de 4 caballos pedía para de dos, consulta del 4-XI-1611, Leg. 4419/ 230; don Francisco de Bracamonte pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 31-III-1612, Leg. 4419/55; don Pedro de Bobadilla que la tenía para de 4, pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta del 28-V-1612, Leg. 4419/91; don Alonso de Guzmán y Medina y don Antonio de Córdoba, que la tenía para de 4, pedían licencia para coche de dos caballos, consulta del 16-IX-1612, Leg. 4419/133. Este don Antonio de Córdoba pidió más tarde licencia de silla, consulta del 7-VII-1624, Leg. 4423/97. Don Luis Coutiño pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 30-IV-1617, Leg. 4421/73; don Juan de Castro y Castilla pedía licencia de silla, consulta del 8-III-1618, Leg. 4421/39; don Dalmau de Rocaberti pedía licencia de silla, consulta del 20-VI-1620, Leg. 4421/85; don Gabriel de Chaves pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 21-III-1622, Leg. 4422/68; don Cristóbal de Córdoba y Aragón pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 11-IV-1622, Leg. 4422/77; don Francisco de Aragón y Milán, pedía, para el y para don Julio y don Felipe de Aragón y Milán sus hijos, licencia para coche de 2 caballos, consulta del 20-VI-1622, Leg. 4422/146 y don Antonio de Castejón pedía licencia para silla, consulta del 13-XI-1622, Leg. 4422/231.

²⁸ Un cargo no siempre remunerado pero muy demandado y al que se concedieron licencias prontamente, como se deduce del comentario del Limosnero mayor, que al pedir la licencia para Fernández de Navarrete decía que era justo *q pues los dhos officios, no tienen ning's gajes, ni aprovecham't's se sirva de onrrarle, haziendole mrd de concederle Lic^a para traer coche de dos cavallos, como se ha dado a otros capellanes*. La consulta de la licencia de coche para Fernández de Navarrete, del 14-5-1611, en AHN Consejos Leg. 4419/ 76. Don Félix de Guzmán pedía licencia de coche de dos caballos y por estar en la corte para unos negocios, poder andar en el coche del licenciado Tejada, su padre. La Cámara, en consulta del 21-V-1611 propuso que fuera para de 4 caballos, Leg. 4419/ 87; el doctor Juan de Molina pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta del 14-V-1612, Leg. 4419/83; licencias para coche de dos caballos para don Francisco de Vivero y Valdivieso y para que pudiera andar con el su madre, que vivía en su casa, así como licencia para el licenciado Antonio Ramírez de Çuaçola, solo para León, se consultaron el 22-VI-1614, Leg. 4420/89; licencia de coche para el doctor Sebastián Tribaldos, en consulta del 5-VIII-1615, Leg. 4420/102; también para el licenciado don Gaspar de Maldonado y para su madre, en consulta del 3-X-1615, Leg. 4420/126; el licenciado don Francisco Barreda de Rivera pidió licencia de silla por ser mayor de 60 años, consulta del 9-XII-1615, Leg. 4420/163; el licenciado Antonio de Valencia pedía licencia de silla, consulta del 23-VI-1616, Leg. 4420/76; don Blas Loprote pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 31-VII-1616, Leg. 4420/88; don Francisco de Valderrabano pedía licencia de coche de dos caballos y que pudiera andar en él doña Silvasia Campilli, su madre y don Antonio de Valderrabano, su hermano viviendo en una casa y siendo una familia, consulta del 15-VII-1616, Leg. 4420/92; el doctor Francisco Sánchez de Villanueva pedía licencia de silla, consulta del 20-I-1617, Leg. 4421/11; el doctor don Diego González Bazán pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 8-VIII-1617, Leg. 4421/130; don Luis de Góngora pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 26-XII-1617, Leg. 4421/204; Gonzalo de Peña Carrillo pidió licencia para silla, consulta del 31-VII-1619, Leg. 4421/75; don Juan Varona Zapata, el doctor Mateo de Salcedo (que pedía que en el coche para el cual tenía licencia pudiera ir doña Ana de Salcedo su hermana que estaba con el) y el doctor don Juan Quijano, pidieron licencias para coche de 2 caballos, consulta del 16-I-1622, Leg. 4422/7; el licenciado don Pedro de Molina pidió licencia de coche de 2 caballos, consulta del 20-II-1622, Leg.

Para los regidores de la corte, el coche se convirtió en un elemento imprescindible. Muchos la pidieron en los primeros meses, consultándose de una sola vez licencias un buen número de ellos²⁹. El salto a la regiduría significó en muchos casos el coche para el que aun no poseía licencia³⁰, aunque a veces la espera se dilatara un poco³¹ y en algunos casos tardar bastantes años en llegar³², resultado de las relaciones de la corte. Otro grupo social vinculado a las élites urbanas que

4422/38; el doctor fray Juan de Ariño pidió licencia de coche de dos caballos, consulta del 15-X-1623, Leg. 4422/199; don Pedro Testay pidió licencia de silla, consulta del 23-VIII-1625, Leg. 4423/170 y el licenciado don Jerónimo de Palacio pidió licencia de silla, consulta del 26-XI-1634, Leg. 4426/166.

²⁹ Benito García de Trasmiera pedía licencia para andar en coche de dos caballos apelando a su mala salud y en la consulta del 21-VIII-1611 la Cámara argumentaba que se le podría dar la licencia como se había dado a otros compañeros, AHN Consejos Leg. 4419/ 167. Ese mismo día, la Cámara consultaba la licencia para coche de dos caballos a Juan de Pinedo y Francisco Martínez regidores de Madrid, AHN Consejos Leg. 4419/ 169. En la consulta de una semana más tarde, el 28-VIII-1611, la Cámara era de opinión que se concedieran licencias de coche de dos caballos a los siguientes regidores madrileños: Benito García de Trasmiera, +don Jerónimo de Barriónuevo, Gregorio de Usategui, el contador +Navarrete, +Diego de Urbina, Félix de Vallejo, +Juan Fernández, Francisco Martínez, +Luis de Valdés, don Gabriel de Alarcón, +Juan González de Almunia, +Miguel Martínez, +Pedro Bravo de Urosa, Juan de Pinedo, +Cipriano de Salazar, +Fernán Rodríguez, +Gaspar Rodríguez, +Benito Pérez de Álava, +Pedro Álvarez de Henao, don Martín de Montalvo, +Ventura de Heredia, don Lorenzo de Olivares, +Lorenzo del Castillo, +Luis Hurtado, don Francisco Salgado, Francisco Enríquez, +Miguel de Corella, +Pedro Sánchez de Cos, +don Pedro de Torres, +don Martín Valero Franqueza y +don Felipe de Vera, AHN Consejos Leg. 4419/ 172. Podemos sospechar por documentos posteriores que las licencias eran para los que no iban señalados con la cruz, véase AHN Consejos Leg. 4422/7. Abonaría esto la dada en 27 agosto de 1611 a Martín de Montalvo, BNM Mss. 18193, f. 19. Parece que se concedía la licencia a una tercera parte de los regidores. Para los carruajes de los regidores, véase, Mauro Hernández, *A la sombra de la Corona. Poder local y oligarquía urbana (Madrid 1606-1808)*, Madrid, 1995, pp. 219-220.

³⁰ Algunos regidores alcanzaron el coche muy pronto después de serlo, así el 30-V-1622 se consultaba la licencia para coche de 2 caballos del licenciado Juan de Zurita, recentísimo regidor de Madrid, aunque también abogado de los reales consejos, a los que desde hacía escasos meses se estaba premiando con licencias a discreción, Leg. 4422/117 y Hernández, *A la sombra...*, p. 408. Tampoco hubo de esperar más allá de unos pocos meses don Antonio de Bilbao, cuya licencia se consultaba el 15-X-1623, Leg. 4422/199, habiendo alcanzado la regiduría ese mismo año, Hernández, *A la sombra...*, p. 398 o don Juan Calderón de la Barca, cuya licencia se consultaba el 5-VII-1625, Leg. 4423/136 y poseía la regiduría desde el 6-III-1625, Hernández, *A la sombra...*, p. 398.

³¹ Por ejemplo, don Juan Martínez de Iturralde cuya licencia se consultó el 21-III-1615, siendo regidor desde mayo de 1613, AHN Consejos Leg. 4420/45 y Hernández, *A la sombra...*, p. 402. Algo menos, en torno a un año, esperó Luis de Vargas y Andrade, consulta del 16-I-1622, Leg. 4422/7 y Hernández, *A la sombra...*, p. 407. Tres años esperaron Juan Álvarez y Cristóbal de Medina, cuya licencia se consultó el 16-I-1622, siendo regidores ambos desde 1619, Leg. 4422/7 y Hernández, *A la sombra...*, pp. 397 y 403.

³² Así Gregorio de Salazar y Jerónimo Dalmao Casanate, que hubieron de esperar bastantes años hasta obtener una. La primera consulta en la que aparecía Salazar fue la del 16-VII-1622, AHN Consejos Leg. 4422/170. Volvió a consultarse su licencia en 23-VII-1625, proponiendo la Cámara que se le diera pero solo en la corte, Leg. 4423/152. El caso es que era regidor desde noviembre de 1614, Mauro Hernández, *A la sombra...*, p. 406. La licencia de Jerónimo Dalmao Casanate se consultaba el 4-VI-1623, Leg. 4422/105, pero era regidor desde finales de 1616, Mauro Hernández, *A la sombra...*, p. 399.

recibió licencias de coche fueron los procuradores de Cortes. Empeñados en los dos caballos, el 1 de febrero de 1611, los procuradores nombraron a Juan Ordóñez y Juan Serrano para que disueltas las Cortes hicieran diligencia para que se les diera licencia a todos ellos para ir en coche de dos caballos, como lograron, incluyendo a comisarios del reino y secretarios³³. Cuando se iniciaron las nuevas Cortes, los procuradores volvieron a pedir sus licencias³⁴ y lo mismo hicieron en Cortes siguientes, consolidándose la posesión de coche entre ellos³⁵, hasta convertirse en obligatoria con el tiempo, para mostrar la preeminencia de sus ocupantes³⁶.

³³ Cortes, vol. XXVI, p. 374. El 13 de junio solicitaban los dos secretarios Juan de Henestrosa y Rafael Cornejo a Tomas de Angulo, secretario de la Cámara, se les diese licencia para usar coche de dos caballos. En su nombre la comisión del reino de la administración de millones y desempeño decía:

VMd le a hecho merced de dar licencia a los comisarios para coches de dos cavallos y no viene declarada se de a don Juan de henestrosa y rafael cornejo con quien despachan que tienen ygual asiento con ellos y lo mesmo estando el reyno junto en cortes con los procuradores y en las fiestas y actos publicos en que se alla y en las colaciones y lutos quando se ofrecen dar y en todos los demas casos sin que en ninguno aya diferencia y pues tienen oras precisas a que acudir a cosas tan ynportantes al servicio de VMD y ygual asiento ques el motibo que se a tenido en dar licencia para coches de dos cavallos, suppc^a a VMD se entienda tanvien la dada con los dchos don Juan de Henestrosa y rafael cornejo.

El 26 de junio se suplicaba otra vez que la licencia se extendiera a ambos, a lo que la Cámara respondía afirmativamente, AGS Patronato Real, 88/563 y Cortes, vol. XXVI, pp. 468-469.

³⁴ El 23-XII-1611 se decía que se dilata el salir la licencia de tener coche de dos caballos a los procuradores de Cortes que la han pedido, por lo que sería mejor pedirla para todos juntamente, como se acordó, confeccionándose una lista para que se les diera licencia para ir en coche de dos caballos y que se entienda lo mismo con sus mujeres, Cortes, vol. XXVII, p. 84.

³⁵ El 26 de enero de 1615 Manuel Martínez, Josepe Xuares de Carvajal y Gabriel Pacheco de Ávila, procuradores de Segovia, Toro y Ávila, pedían licencia para coche de dos caballos, la Cámara se mostraba a favor y manifestaba que se podían conceder a los demás procuradores que *las pidieren para que mejor puedan acudir a las obligaciones de sus officios*. El 21 de febrero los secretarios comunicaban al reino que se había concedido licencia general a los procuradores y que se estaban despachando las cédulas. El 23 les informaban de que las licencias eran generales para todos los lugares del reino, excepto para Sevilla, que algunas cédulas se habían dado ya y que las demás se iban despachando y se darían a todos sin llevar derechos, AHN Consejos Leg. 4420/7 y Cortes, vol. XXVIII, pp. 47 y 52. En las Cortes de 1617, el 13 de febrero, los procuradores pidieron licencias para poder traer coches. Mantenían que deseando *acudir con puntualidad a cumplir con su obligacion, y para que no haya falta en sus asistencia*, suplicaban al monarca les diera licencia *para andar en coche de dos caballos, y que se entienda lo mismo con sus mujeres, como se ha hecho en las Cortes antecedentes*. Entre los gajes que pedían el 16 de febrero de 1617 estaba el que se les librasen 300 ducados a cada uno de los procuradores *para pagar sus casas y para poder traer coches*, Cortes, vol. XXIX, pp. 53, 55 y 63. El 20 de octubre de 1621 el reino daba un memorial con el mismo objetivo, Cortes, vol. XXXVII, pp. 200 y 214, así como en las siguientes, pidiendo el 26 de abril de 1623 sus licencias, Cortes, vol. XXXVIII, p. 51.

³⁶ Don Juan de Lorenzana, procurador pobre de Madrid en 1655, recibió de la villa 2000 escudos para que echase coche y librea según Barrionuevo, cfr. I.A.A. Thompson, "Cortes y ciudades:

2. 2. LAS LICENCIAS EN LAS PRINCIPALES CIUDADES DEL REINO

Fuera de Madrid, los que disfrutaban de estos privilegios eran personajes con influencias en la corte. En primer lugar, las jerarquías eclesiástica, como los obispos, a quienes se dio licencia para coche de 4 caballos en marzo de 1611³⁷. Además de a personajes de la Inquisición³⁸, se concedieron a deanes³⁹ y arcedianos⁴⁰. Entre los ministros de la Monarquía se dieron licencias a los miembros

tipología de los procuradores (extracción social, representatividad)", AA.VV., *Las Cortes de Castilla y León en la Edad Moderna*, Valladolid, 1989, p. 228.

³⁷ AHN Consejos Leg. 4419/ 36. Consulta del 16-III-1611.

³⁸ El 27 de agosto de 1611 se dio licencia para coches de dos caballos a los inquisidores y ministros y las demás personas que tenían asiento en el tribunal, véase AHN Inquisición, Libro 59 f. 62r y Libro 1305 f. 83v.

³⁹ Por ejemplo, don Rodrigo de Córdoba, deán y canónigo de la iglesia de Sevilla, pedía licencia para coche de 4 caballos, consulta del 18-IV-1611, Leg. 4419/ 52 y poco después para coche de 2 caballos, consulta del 23-X-1611, Leg. 4419/ 226; don Gabriel Pacheco deán de la iglesia de Toledo, pedía licencia para poder ir en coche *atento a la autoridad y decencia con que debe andar por razon de la dignidad que tiene*, proponiendo la Cámara que fuera en coche de 4 caballos, consulta del 18-IV-1611, Leg. 4419/ 56; el doctor Jerónimo de Chiriboga deán y canónigo de Salamanca y don Rodrigo de Monsalve deán de León, pedían licencia para coche de dos caballos, consulta del 21-VIII-1611, Leg. 4419/ 160; don Francisco de Valverde Aldrete deán y canónigo de Palencia, pedía licencia para coche de 2 caballos por tener poca salud, consulta del 11-X-1611, Leg. 4419/ 191; don Antonio Ordóñez de Villaquirán canónigo y deán de Zamora, pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 4-XI-1611, Leg. 4419/ 230; también pedía licencia para coche de 2 caballos don Diego Sarmiento deán de Córdoba, que la tenía para de 4, consulta del 10-VI-1612, Leg. 4419/99; licencia para coche de 2 caballos pedía Juan de Espinosa deán de Cuenca, consulta del 21-II-1615, Leg. 4420/28; licencia para coche pidió don Alonso de Samaniego deán y canónigo de Ciudad Rodrigo, consulta del 11-VII-1615, Leg. 4420/79; licencia de coche de dos caballos pedía don Gabriel Canseco de Quiñones deán de León, consulta del 24-IX-1616, Leg. 4420/153; licencia de coche de dos caballos pedía don Juan Martínez Cabeza Leal, deán de Plasencia para allí solo, consulta del 3-XII-1616, en esa misma consulta, se proponía para el deán de Tudela licencia para coche de 4 caballos, Leg. 4420/205; licencia de silla pidió don Francisco Antonio Juárez deán y canónigo de Santiago, consulta del 6-X-1620, Leg. 4421/121; don Francisco de Monsalve deán de Sevilla, pidió licencia de silla, consulta del 18-VII-1626, 4423/65.

⁴⁰ Hernando Gutiérrez Calderón arcediano de la iglesia de Valladolid, pedía licencia de silla de manos, proponiendo la Cámara que fuera por dos años, consulta del 16-III-1611 AHN Consejos Leg. 4419/ 38; don Francisco de Mújica arcediano de la iglesia de Toledo pedía licencia para andar en coche, proponiendo la Cámara que fuera de 4 caballos, consulta del 18-IV-1611, Leg. 4419/ 46; don Félix de Guzmán capellán del rey en Sevilla, arcediano y canónigo, pedía licencia de coche de dos caballos y poder andar en la corte en el coche del licenciado Tejada, su padre, a lo que la Cámara respondía que fuera con 4 caballos, consulta del 21-V-1611, Leg. 4419/ 87; don Francisco Chacón, arcediano de Calatrava y canónigo de Toledo, pedía licencia de silla, proponiendo la cámara que fuera por un año, consulta del 31-V-1611, Leg. 4419/ 96; licencias para andar en coche de dos caballos para el doctor don Félix de Guzmán arcediano y canónigo de Sevilla, don Gonzalo de Villasante, arcediano de Tordesillas en la catedral de Valladolid y don Francisco de Vera y Aragón, arcediano de los Pedroches y canónigo de Córdoba, se consultaron el 21-VIII-1611, Leg. 4419/ 160; licencia de coche de 2 caballos para los arcedianos de Jerez y Carmona que residían en Sevilla, se consultaron el 23-X-1611, Leg. 4419/ 226; don Martín del Castillo arcediano de Medina y canónigo de Salamanca, pedía

de los tribunales y Audiencias⁴¹. Junto a estos grupos se premió con licencias a la burocracia municipal y a importantes personajes de las élites urbanas. En este sentido, es interesante considerar las licencias dadas en algunas ciudades castellanas. De su análisis se deduce que la mayor parte de los beneficiados eran las élites vinculadas a la Corona, cargos municipales, sobre todo regidores, miembros de la administración real, eclesiásticos y destacados caballeros.

En Córdoba hemos hallado, para el periodo 1611-1624, no menos de 39 licencias, de ellas casi la mitad dadas en 1611 y 1612. Se trata en 16 de los casos de veinticuatro, es decir el 41% del total⁴². A estos siguen 8 eclesiásticos, que

licencia para coche de 2 caballos, consulta del 14-V-1612, Leg. 4419/81; licencia de coche de 2 caballos pedía el licenciado don Antonio Sarmiento arcediano de Úbeda y canónigo de Jaén y el doctor don Antonio de Roa arcediano de Lorca, en consulta del 16-IX-1612, Leg. 4419/133; don Gonzalo de Villasante arcediano de Tordesillas pedía licencia para silla de manos, proponiendo la Cámara que fuera por dos años, consulta del 9-XI-1612, Leg. 4419/159; licencia para coche de dos caballos para don Jerónimo de Barrionuevo de Peralta arcediano de Osma, en consulta del 3-II-1614, Leg. 4420/10; licencia para coche de dos caballos para Gabriel Suárez de Toledo arcediano de Madrid y canónigo de Toledo, en consulta del 2-VI-1614, Leg. 4420/105; Casi de inmediato, el doctor Gabriel pedía licencia para silla de manos, consulta del 12-IV-1615, Leg. 4420/55; licencia de coche para don Bernardino de Ledesma canónigo y arcediano de Zamora, en consulta del 18-VII-1615, Leg. 4420/85; licencia de coche al licenciado don Juan de Godoy Sanclemente canónigo y arcediano de Santiago, en consulta del 5-VIII-1615, Leg. 4420/102; licencia para ir en coche de dos caballos a don Fernando de Cárdenas arcediano de Valladolid, en consulta del 7-IV-1616, Leg. 4420/41; licencia para coche de dos caballos al maestro don Fernando Jiménez de Simancas arcediano de Tordesillas, en consulta del 31-VII-1616, Leg. 4420/88; licencias de coche de dos caballos a don Simón de Roda y Jaimés arcediano de Lorca y dignidad de la de Cartagena y al doctor don Antonio de Robles Terrones arcediano y canónigo de León, consulta del 10-IX-1616, Leg. 4420/140; el licenciado Serafino Costa arcediano de Carmona y canónigo de la iglesia de Sevilla, pedía licencia para silla, consulta del 8-V-1618, Leg. 4421/64; licencia para coche de dos caballos a don Juan Bautista de Acevedo arcediano de Guadalajara dignidad en la iglesia de Toledo, consulta del 21-III-1622, Leg. 4422/68; don Baltasar de Borja hijo de la duquesa de Gandía y arcediano de Jativa, pedía licencia para silla, consulta del 24-IX-1623, Leg. 4422/184 y don Juan de Godoy y Sanclemente inquisidor de Granada y arcediano y canónigo de Santiago, que pedía ahora licencia de silla, consulta del 29-XI-1624, Leg. 4423/199.

⁴¹ En julio de 1611 se generalizó la licencia a todos los oidores de las Chancillerías de Valladolid y Granada AGS CC Cédulas Reales Libro 179, f. 265v.

⁴² En su análisis de los veinticuatro cordobeses, Castillejo Cuenca no menciona que tuvieran coches aunque subraya su riqueza, su papel dirigente en la villa, su pertenencia a la nobleza y su asunción de valores aristocráticos. M.I. Castillejo Cuenca, "Los caballeros veinticuatro de Córdoba a finales del siglo XVII. Riqueza, función y linaje de una élite de poder", *Chronica Nova*, 22, 1995, pp. 29-71. Las licencias son las siguientes, en consulta del 21-V-1611 para don Diego de Aguayo y Godoy, AHN Consejos Leg. 4419/ 82; Antonio de Boorques, que pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 21-VIII-1611, Leg. 4419/169; Juan de Argote y su mujer pedían licencia de coche de dos caballos, consulta del 1-X-1611, Leg. 4419/216; don Diego de Hoces, pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 4-XI-1611, Leg. 4419/230; don Antonio Alfonso de Sosa pedía licencia de coche de dos caballos, *ibidem*; don Pedro de Angulo y don Gonzalo de Saavedra pedían licencia de coches de dos caballos, consulta del 10-II-1612, Leg. 4419/18; don Pedro de Angulo Rejón pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 31-III-1612, Leg. 4419/55; don Antonio de Córdoba pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 28-V-1612, Leg. 4419/91; el licenciado don Gonzalo de Cea y Córdoba pedía licencia para coche de dos caballos solo en Córdoba, consulta del 22-VI-1614, Leg. 4420/89; don Rodrigo de Cañaveral y Cárdenas pedía licencia de coche e dos caballos, consulta del 12-IV-1615, Leg. 4420/54; don Arias de Acevedo, pedía licencia de coche de

significan el 20% de las licencias conocidas⁴³. Si sumamos ambas categorías, tenemos que el 61% de las licencias de Córdoba van a parar a personajes de la clase dirigente en lo político o en lo religioso. El resto aparecen simplemente como vecinos⁴⁴. En Granada, ciudad que veremos con mayor detalle en el capítulo siguiente, se trata de 46 licencias dadas entre 1615 y principios de 1618. Destacan los veinticuatro, no menos de 17 o sea el 37% de todas las licencias. Siguen otros burócratas y religiosos, de ellos 2 inquisidores y 2 canónigos y 1 chantre, 1 militar y 2 empleados de la Chancillería, otro 17%. Del resto, 17 personajes, no sabemos nada. En Granada, si sumamos ministros y eclesiásticos tenemos al menos un 54 % del total de las licencias.

En Valladolid, esta circunstancia aun se acentúa más que en Córdoba y Granada. Aquí hemos hallado unas 64 licencias para el periodo 1611-1634. De ellas, el 37,5% son de regidores, unas 24⁴⁵. Hacia el 12,5 % son personajes de la

dos caballos, consulta del 28-XI-1615, Leg. 4420/159; don Pedro Gómez de Cárdenas pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 23-VI-1616, Leg. 4420/235; don Pedro Gutiérrez de los Ríos pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 28-IX-1617, Leg. 4421/171; don Andrés Fernández de Mesa y Argote pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 5-III-1623, Leg. 4422/41 y don Juan de Aguayo pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 7-XII-1624, Leg. 4423/ 202.

⁴³ El 21-VIII-1611 se consultaban las licencias para coche de dos caballos del doctor Diego López de Frómista canónigo más antiguo de Córdoba, don Francisco de Vera y Aragón, arcediano de los Pedroches y don Tomas Carrillo de Mendoza prior y canónigo de Córdoba, AHN Consejos Leg. 4419/ 160; en consulta del 21-V-1611 se veía la licencia para coche de 4 caballos de Fernando de Córdoba, abad de Rute y arcediano y en consulta del 28-V-1612 para coche de dos caballos, Leg. 4419/ 90 y Leg. 4419/91, respectivamente; consulta del 23-X-1611, licencia de coches de 2 caballos para don Rodrigo Velarde maestrescuela, Leg. 4419/ 226; consulta del 10-VI-1612, licencia para coche de 2 caballos para don Diego Sarmiento deán de Córdoba que la tenía para de 4, Leg. 4419/99; consulta del 24-IX-1616, licencia de coche de dos caballos, para el licenciado Joan Pérez de Armijo presbítero y prebendado, Leg. 4420/153 y consulta del 14-I-1618, licencia de coche de dos caballos para don Alonso Mohedano de Saavedra canónigo en la catedral y don Francisco Mohedano de Saavedra su hermano, que vivían juntos y eran una familia, Leg. 4421/2.

⁴⁴ Consulta del 21-VIII-1611, licencias para coche de dos caballos para don Luis de Acevedo y don Antonio Fernández de Córdoba Alférez mayor de Córdoba, AHN Consejos Leg. 4419/ 169; consulta del 16-IX-1612 licencia de coche de 2 caballos para don Alonso Fernández de Velasco, Leg. 4419/133; consulta del 20-X-1612, licencia de coche de 2 caballos para don Luis Carrillo Carvajal, Leg. 4419/140; consulta del 28-VII-1614, licencia para coche de dos caballos para don Lorenzo de las Infantas y su mujer, Leg. 4420/118; consulta del 16-VIII-1614, licencia coche de 2 caballos para don Alonso Carrillo y don Andrés Fernández, Leg. 4420/127; consulta del 21-II-1615, licencia coche de 2 caballos para don Diego de Cárdenas y Guzmán, Leg. 4420/28; consulta del 14-VIII-1615, licencia de coche de dos caballos a don Pedro de Cárdenas y Angulo, Leg. 4420/100; consulta del 21-VIII-1615, licencia de coche de dos caballos a don Rodrigo de Hoces, Leg. 4420/102; consulta del 21-XI-1615, licencia de coche de dos caballos a don Fernando de los Ríos, Leg. 4420/152; consulta del 10-IX-1616, licencia de coche de dos caballos a don Fernando de Herrera y Esquivel, Leg. 4420/140; consulta del 15-X-1616, licencias de coche de dos caballos para don Gonzalo de Zayas y Aguayo y don Martín de Guzmán, Leg. 4420/170 y consulta del 12-II-1622, licencia de coche de dos caballos para don Luis Antonio de Figueroa y Córdoba, Leg. 4422/34.

Chancillería⁴⁶ y el 7,8% religiosos⁴⁷. Hay otros oficiales de la monarquía⁴⁸, 3%, 1 médico⁴⁹, abogados⁵⁰ y unos 22 personajes diversos, que van desde señores⁵¹

⁴⁵ La concesión de licencias a los regidores vallisoletanos experimentó dos momentos importantes, 1611, cuando se concedieron 8 licencias y 1628 cuando se concedieron 12. Estas son las siguientes: Gaspar de Vega, Juan Álvarez de Soto, don Diego Núñez de Valencia, don Alonso López de Mella, don Francisco de los Ríos, don Luis Enríquez, Andrés de Castro y don Antonio de Balboa, en consulta del 28-VIII-1611, licencias de coche de dos caballos, AHN Consejos Leg. 4419/ 172. A Juan de Zamora, se le concedió licencia de coche de dos caballos, consulta del 2-IX-1617, Leg. 4421/143, lo mismo a Juan María de Milán, consulta del 28-X-1617, Leg. 4421/187; a Agustín de Angulo, antiguo regidor y a don Francisco de Angulo, consulta del 28-V-1623, Leg. 4422/102, así como a Vicencio Vicaria, consulta del 1-VIII-1626 Leg. 4423/74. Las licencias para coches de dos caballos dadas en 1628 fueron para quienes habían votado afirmativamente en los servicios, como Andrés de Castro Obregón, el licenciado Sotomayor de Peralta, don Pedro de Guevara, don Diego de Valeacer, Damián Fernández, Diego Fernández y don Gaspar de Cantabrana, consulta del 20-XII-1628, Leg. 4424/251. También se consultaron licencias para Francisco Crema, de coche de dos caballos, el 20-XII-1628, Leg. 4424/258; don Andrés de la Cueva y don Antonio de Berrueta, consulta del 15-X-1628, licencia coche dos caballos, aunque antes lo llevaban de mulas, Leg. 4424/190; Francisco de Pranes pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 9-X-1628, Leg. 4424/203 y don Pedro de Vega pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 5-XI-1628, Leg. 4424/207.

⁴⁶ Luis de Vitoria tesorero, consulta del 28-VIII-1611, licencia de coche de dos caballos, AHN Consejos Leg. 4419/ 172; don Bernardino Teran chanciller para él y una hermana, cuñada y los hijos que tenía en su casa, consulta del 7-XI-1615, Leg. 4420/145; don Diego Calderón secretario de los hijosdalgo pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 24-IX-1616, Leg. 4420/153; don Jerónimo de Camargo oydor, pedía licencia para coche de mulas, consulta del 27-II-1618, (debía tener para coche de caballos de antes), Leg. 4421/27; el licenciado José González abogado pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 12-II-1622, Leg. 4422/34; el licenciado don alonso Fernández de Aguilar abogado en los consejos y en la chancillería de Valladolid en consulta del 21 XI 1628, pide licencia coche de dos caballos, AHN Consejos Leg. 4424/214; el doctor don Andrés de Riaño relator pide licencia de coche de dos caballos, en consulta del 2-IV-1634, AHN Consejos Leg. 4426/62 y Juan de Olalla escribano del numero pide licencia para coche de dos caballos, en consulta del 11-VI-1634, AHN Consejos Leg. 4426/95.

⁴⁷ Don Gonzalo de Villasante arcediano de Tordesillas en la catedral de Valladolid, consulta del 21-VIII-1611, licencia para coche de dos caballos, AHN Consejos Leg. 4419/ 160; licencia para coche de dos caballos para el doctor Benito de Castro Pereira canónigo doctoral de la catedral de Valladolid y para doña Mariana de Castro su hermana, viviendo juntos y siendo una familia, consulta del 24-XI-1614, Leg. 4420/173; licencia para coche de dos caballos a don Fernando de Cárdenas arcediano, consulta del 7-IV-1616, Leg. 4420/41; licencia de coche de dos caballos para esa ciudad para don Bernardo Chirino y Loaysa arcediano, consulta del 21-XI-1628, Leg. 4424/214 y licencia de coche de dos caballos para el doctor Lucas Vela de Sayoane provisor y vicario general de Valladolid, consulta del 26-XI-1628, Leg. 4424/220.

⁴⁸ Licencia para coche de dos caballos para don Diego Gasca de la Vega alférez mayor de Valladolid, *para andar de por si en el coche de 4 cav's q tiene en q anda su muger*, consulta del 4-XI-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 230 y licencia para el licenciado Juan de Noriega abogado del Santo Oficio, consulta del 12-XII-1615, Leg. 4420/161.

⁴⁹ El doctor Fabián de Torres medico del Hospital del Esgueva de Valladolid a quien se había concedido licencia de silla, pedía ahora licencia de coche, consulta del 1-IX-1630, AHN Consejos Leg. 4425/132.

⁵⁰ Licencias de coche de dos caballos para los licenciados Fresno de Galdo y Heredia, abogados en Valladolid, consulta del 21-VIII-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 169.

⁵¹ Por ejemplo, Martín de Guzmán caballero de Alcántara, gentilhomme de la boca, señor de varias villas, pedía licencia para coche, consulta del 3-III- 1611, proponiendo la Cámara se le diera

hasta vecinos de diversos status⁵², viudas⁵³ etc. En definitiva, se puede decir que en Valladolid, al menos el 53,% de las licencias de coche, si no más, son de ministros, a los que si sumamos los religiosos, tendríamos algo más del 60 % del total, lo que habla de un proceso de integración de las élites similar al cordobés y granadino, quizás algo más acentuado, y que viene a demostrar que el coche fue atributo del poder institucional.

El caso de Toledo resulta muy llamativo y viene a incidir en esta idea de que mediante las licencias se trató de reforzar e integrar la élite que gobernaba la ciudad. Aquí hemos hallado un total de 36 licencias entre 1611 y 1626, la mitad de las cuales son de 1611, repartiéndose el resto más o menos uniformemente en los siguientes años. Predominan las licencias de los hombres de Iglesia⁵⁴, 25 de ellas

para coche de 4 caballos por un año, AHN Consejos Leg. 4419/27; el conde de Castro pedía licencia para andar en coche en Valladolid y en la corte, consulta del 14-V-1611, la Cámara proponía que con 4 caballos, Leg. 4419/ 80; el conde de Luna pedía licencia para que sus hijos don Julio y don Rodrigo Pimentel, pudieran andar en coche de 2 caballos, siendo la Cámara de opinión que se podría dar *no siendo estudiantes matriculados en la universidad de Vallid, ni siguiendo las escuelas*, consulta del 15-X-1611, Leg. 4419/ 224; Martín de Bolea y Castro señor de una villa en Aragón, pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 23-VI-1612, Leg. 4419/102 y don Gonzalo de Neira y Luaçes, que tenía 6000 ducados de renta y necesidad de asistir en Valladolid a unos pleitos, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 22-VI-1614, Leg. 4420/89.

⁵² En consulta del 28-VIII-1611 la Cámara proponía se diera licencia de coche de dos caballos a Miguel Daza, AHN Consejos Leg. 4419/ 172; en la consulta del 3-II-1614 se trató de la licencia de coche de dos caballos para don Francisco Manuel, Leg. 4420/10; en consulta del 6-III-1615 se trató de la licencia para coche de dos caballos para Joan González de Villa, *atento a que es noble y principal*, Leg. 4420/33; en 20-I-1617 la cámara proponía se diera licencia de coche de dos caballos a don Luis Daza, nieto del conde de Siruela, Leg. 4421/15; en consulta del 16-II-1617 la cámara proponía se diera licencia de coche de dos caballos a don Antonio Franco de Guzmán y don Manuel y don Félix de Guzmán sus hermanos para coche de 4 caballos en Madrid y de 2 para fuera, Leg. 4421/28; en consulta del 1-VI-1617 la cámara proponía se dieran licencias de coche de 2 caballos a don Pedro Ruiz de la Torre para el y para su mujer Isabel Manrique, a doña Mariana de Teza viuda y a don Pedro Sarmiento de Mendoza hijo segundo del conde de Rivadavia, Leg. 4421/95; en consulta del 12-VII-1617 la cámara proponía se diera licencia de coche de 2 caballos a doña Catalina Enríquez Maldonado, Leg. 4421/110; en consulta del 9-VI-1624 se veía la licencia para coche de dos caballos para Manuel Álvarez Ceron, Leg. 4423/85; en la consulta del 13-X-1626 se veía la licencia para coche de dos caballos para Hilario de Vlac, Leg. 4423/107; en consulta del 5-XI-1628 se veía la licencia para coche de dos caballos para Pedro Ruiz de Vega Villacorrea, Leg. 4424/207 y don Diego de Urraca pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 25-IX-1633, Leg. 4425/145.

⁵³ Entre las viudas se hallaban doña Inés Bazán mujer de don Antonio de Ulloa corregidor y doña Ana del Corral viuda de Pedro Yañez del Corral, contador de mercedes por ser *vieja y ciega y de mucha edad*, que pedían licencia para coche de dos caballos, consulta del 28-VIII-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 170; doña Catalina de Zúñiga viuda del doctor Vidania oydor de la Audiencia de Valladolid pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 1-X-1611, Leg. 4419/ 214 y doña Jerónima de Oviedo viuda de Gabriel de Santisteban pagador general en Flandes, pedía licencia para coche de dos caballos y que pudiera andar en él don Gabriel de Santisteban su hijo, clérigo de misa siendo una familia y viviendo en una casa, consulta del 15-VII-1616, Leg. 4420/92.

⁵⁴ En el Toledo de los siglos XVII-XVIII los poseedores de coche, poco abundantes, eran regidores, familiares del Santo Oficio y canónigos. Parecía darse un uso poco frecuente de coche

entre deán⁵⁵, arcediano⁵⁶, canónigos⁵⁷ y otros⁵⁸, alcanzando hasta el 69,4% del total, lo que junto a las 13,8 % de las representadas por los 5 regidores⁵⁹, significaba no menos del 83% de todas las que conocemos⁶⁰. Entre las restantes se encontraba un titulado⁶¹ y vecinos relacionados con la élite⁶².

entre la burocracia municipal; de 27 familias de regidores y jurados poseedoras de 122 criados, se hallan 7 cocheros de 6 amos, (uno de ellos, regidor y marqués de Villanueva tenía dos), F.J. Aranda Pérez, *Poder municipal y oligarquías urbanas en Toledo en el siglo XVII*, UCM, Madrid, 1992, pp. 980-985 y 1082-1083. Aunque la mayor parte de los datos son del XVIII, nos parecen válidos como tendencia.

⁵⁵ Don Gabriel Pacheco pedía licencia para andar en coche *atento a la autoridad y decencia con que deve andar por razon de la dignidad que tiene*, consulta del 18-IV-1611, la Cámara proponía que con 4 caballos, AHN Consejos Leg. 4419/ 56.

⁵⁶ Don Francisco de Mújica pedía licencia para andar en coche, consulta del 18-IV-1611, la Cámara proponía que fuera de 4 caballos, AHN Consejos Leg. 4419/ 46.

⁵⁷ Don Francisco Chacón, don Francisco de Monsalve, don Gonzalo Chacón, don Jerónimo de Miranda, don Antonio Portocarrero, don Pedro Ocón, don Francisco de Mendoza, y don Carlos Venero, tenían licencias de coche de 4 caballos pero *por ser las calles e dha Çiu.d tan angostas y dificultosas las rebueltas se andan muy mal en coche de quatro cavallos y porq tambien sea mas Raçon, q lo q se huviese de gastar con los dos se convierta en los pobres*, pedían que las licencias concedidas lo fueran para dos caballos, consulta del 23-VII-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 143; lo mismo pedía don Juan Bravo de Acuña, consulta del 21-VIII-1611, Leg. 4419/ 157 y don Francisco Morejón, consulta del 13-VIII-1611, Leg. 4419/ 156. Don Juan de Silva, Gaspar Yañez Tosino, el licenciado don Sebastian de Garay y los doctores Mendieta y Melgar, pedían licencia para coche de dos caballos, consulta del 4-XII-1611, Leg. 4419/ 229. También el doctor Luis de Tenes, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 27-I-1616, Leg. 4420/3; don Juan de Monsalve y Quiroga pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 20-II-1616, Leg. 4420/19; don Diego Morejón de Rivera tesorero y canónigo, pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 27-II-1622, Leg. 4422/49; don Álvaro de Monsalve y Quiroga, pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 6-III-1622, Leg. 4422/57.

⁵⁸ Como don Francisco Salgado secretario del arzobispo de Toledo, que pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 4-XI-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 230; Gaspar Fernández, mayordomo del cardenal, pedía licencia de coche de 4 caballos, consulta del 4-III-1617, Leg. 4421/42, después, siendo receptor general del Santo Oficio, la pidió para coche de dos caballos, consulta del 28-IX-1617, Leg. 4421/171; don Juan Bautista de Acevedo arcediano de Guadalajara y dignidad en la iglesia de Toledo, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 21-III-1622, Leg. 4422/68 y el doctor don Pedro Cifuentes de Loarte, del Consejo de la Inquisición, tesorero y canónigo de la iglesia de Toledo, pedía licencia para ir en coche de mulas *teniendo consideracion a su habito y a que las vacaciones ha de ir a Toledo a residir en su Iglesia*, consulta del 10-VI-1626, Leg. 13193-34.

⁵⁹ Don Antonio de Vargas Manrique, que tenía licencia para de 4 caballos, la pedía para dos, consulta del 16-IX-1612, AHN Consejos Leg. 4419/133; don Juan Vaca de Herrera, pedía licencia para coche de dos caballos para su mujer y familia, consulta del 10-IX-1616, Leg. 4420/140; don Pedro Vaca y doña Leonor de Soria su mujer, pedían licencia de coche de dos caballos, consulta del 24-VI-1617, Leg. 4421/158; don Juan Vaca de Herrera regidor que fue de Toledo, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 1-II-1622, Leg. 4422/27 y doña Policena de Torres mujer de don Juan de Uceda y don Juan de Uceda y Ayala regidor de Toledo, su hijo, pedían licencia de coche de dos caballos, consulta del 20-VI-1622, Leg. 4422/146.

⁶⁰ De forma excepcional se concede a Pedro de Cisneros jurado y procurador general de Toledo que vino a la corte, licencia de coche de dos caballos, *por ser los negocios tan graves a que acude y q lo*

En Murcia el paisaje de los encochados cambiaba de forma importante, al menos aparentemente. Para el periodo 1611-1622 hemos hallado un total de 17 licencias, de las cuales el 75 % se concedieron en los primeros 5 años. De todas ellas, 3 fueron de regidores⁶³, es decir un 17% del total; menos de la mitad que en Granada o Córdoba, lo que podía indicar también diferentes necesidades de integración política y de relaciones con la corte. Hemos visto una licencia para un canónigo⁶⁴, el 5% del total, la mitad que en Granada y la cuarta parte que en Córdoba. El resto de personajes son vecinos de la ciudad⁶⁵. Sumando poder municipal y eclesiástico tenemos un 22 % del total de las licencias.

pueda hazer mejor y sea limitada para esta corte, consulta del 28-V-1623, AHN Consejos Leg. 4422/102.

⁶¹ El conde de Villaverde pedía licencia para coche de dos caballos porque en Toledo por ser las calles tan angostas no se podían llevar coches de 4, consulta del 3-XII-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 255.

⁶² Don Pablo de la Peña pedía licencia de coche de dos caballos *por averle tenido de 20 años a esta parte*, consulta del 29-X-1614, AHN Consejos Leg. 4420/144; doña Gabriela de Sepúlveda viuda de don Antonio Sandoval, pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta del 15-I-1615, Leg. 4420/5 y consulta del 3-V-1615, Leg. 4420/60; Alonso Pérez de Úbeda pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 28-XI-1615, Leg. 4420/159 y lo mismo Diego de la Palma y doña Mariana de la Palma, su mujer, consulta del 31-VIII-1625, Leg. 13193-101.

⁶³ Don Jerónimo Prieto regidor y procurador de Cortes en la últimas, pedía licencia para andar en coche de 2 caballos, así como su mujer y hijas, consulta del 17-IX-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 197; don Alonso de Sandoval y Ayala caballero Santiago y regidor pedía licencia para coche de dos caballos, consulta del 20-X-1612, la Cámara opinaba que se le podría mandar conceder para una hija que tenía en su casa *conque no use el della mientas fuere corregidor*, Leg. 4419/138; don Luis Alemán de Valibarrera pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 1-X-1611, Leg. 4419/ 216.

⁶⁴ Se trata de don Gabriel de Valcárceles, que pedía licencia de coche para él, para su hermana y sobrinos que estaban en su casa, consulta del 7-XI-1615, AHN Consejos Leg. 4420/145.

⁶⁵ Entre ellos, don Alonso de Loaisa Mejía, don Diego Vázquez de Castilla, don Rodrigo de Pusmarin (solo en el coche de su mujer), que pedían licencias para coche de dos caballos, consulta del 21-VIII-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 169; don Juan Calvillo de Albornoz, señor de la villa de Cutillas, pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta del 11-IX-1611, Leg. 4419/ 183; don Pedro Lázaro de Monreal y su mujer doña Constanza Fajardo de Santa Cruz, pedían licencia de coche de dos caballos, consulta del 26-I-1615, Leg. 4420/6; don Pedro de Verastegui Fajardo y doña Maria de Gamez viuda de don Alonso de Prado, pedían licencia para coche de 2 caballos, consulta del 15-III-1615, Leg. 4420/40; don Gil Junterón pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 28-III-1615, Leg. 4420/51; doña Ana Carles para ella y don Cristóbal Fuetel, su tío y curador con el que vivía, pedían licencia de coche, consulta del 6-IX-1615, Leg. 4420/111; don Ramón de Rocaful y don Gaspar de Rocaful, pedían licencia de coche, consulta del 28-XI-1615, Leg. 4420/159; don Pedro Carrillo de Mendoza pedía licencia de coche, consulta del 12-XII-1615, Leg. 4420/161; don Diego Junterón de Zambrana pedía licencia de coche, consulta del 15-VII-1616, Leg. 4420/79; don Luis Martínez Galtero por quien intercedían los procuradores de Cortes de Murcia por ser primos suyos, pedía licencia de coche de dos caballos, consulta del 20-IV-1617, Leg. 4421/88 y don Alonso Bernal y Dávalos, que estaba en la corte por un hábito y pedía licencia de coche, consulta del 21-III-1622, Leg. 4422/68.

3. AJUSTES DE LA PRAGMÁTICA

Estas licencias ponen de manifiesto que el proceso de institucionalización del coche significó que su uso estuvo en manos de cortesanos y sectores sociales relacionados con la corte. Ello condujo a que otros muchos quisieran sumarse al uso del coche y pidieran licencias para ello. Al mismo tiempo, para que los privilegiados siguieran siéndolo se empezó, contra la ley, a permitir el uso de coches de dos caballos. Algo más tarde, al socaire de la corriente reformista que sacudió Castilla, se disminuyeron drásticamente las licencias y casi simultáneamente, en un intento de potenciar la agricultura, se permitió el uso de mulas en los coches a quienes labraran 25 fanegas. En 1622 y 1623 el número de licencias volvió a crecer debido a la entronización del nuevo monarca, pero las licencias disminuyeron radicalmente a partir de 1625 hasta su paulatina desaparición. Siguiendo la brecha abierta por la ley de 1619 se extendió el uso de las mulas desde 1622 llevando a que en 1628 fuera derogada esa pragmática. Sin embargo, las Cortes lograron que esta fuera derogada a su vez y en 1632 se diera otra ley que permitía usar coches de mulas a quienes labraran 25 fanegas. Desde entonces, fuera labrando, fuera mediante privilegio, fuera desobedeciendo la ley, el uso de mulas en los coches se convirtió en la práctica habitual.

3. 1. EL AUMENTO DE LAS LICENCIAS. LAS LICENCIAS PARA COCHES DE 2 CABALLOS, 1611-1617

Los primeros síntomas de saturación del mecanismo de las licencias se produjeron en agosto de 1611. Como había predicho algún autor literario, quitar los coches era hacer que hubiera más y de hecho, la institucionalización retroalimentaba el deseo de tener carruaje en aquellos que se veían fuera del círculo de los encochados. En la consulta del 21 de agosto sonó la alarma cuando la Cámara manifestó que muchas personas daban memoriales pidiendo licencia para coche de 2 caballos,

por materia de reputaçion sin neçessidad de tenerlos, ni haverlos tenido ni tener posibilidad para sustentarlos, y para no dar lugar a esto, q seria de mucho inconveniente ha parecido q en las çedulas q se despacharen de las liçençias q se dieren se ponga clausula de que se les da aviendo tenido

coche antes de la publicacion de la pragmac^a q los prohíbe sino fuere constando de la calidad de la persona o de las nuevas causas q hay para tenerlos, q en este caso se prevendra lo necesario⁶⁶.

En esa consulta se dio también al monarca la copia de un papel sin fecha ni firma en el que se trataba justamente este pormenor. Según su anónimo autor, de la pragmática habían resultado *algunos inconvenientes* y estos venían a resumirse en que,

muchas personas i Ministros en la Corte i fuera della, antes de la Premática no tenían coches i los tienen aora, i que assi ai mas multitud dellos i q pa esto fundan en reputacion el tenerlos por solo ver q le tiene el vezino conq se le siguen a VMd las inportunidades q cada dia se veen con los memoriales q le dan sobre esta materia i q al cons^o de Camara se le embaraça con ella gran parte de tpo del q a menester pa otras muchas.

No le faltaba razón al que escribía, pues la mitad del trabajo de ese año lo consumía la Cámara dando licencias de coches. Manifestaba que aunque se había intentado *parece impossible que dexe de aver coches, assi por la comodidad q a cada uno se le sigue, como por lo q se a sentido la falta dellos*, de ahí propusiera que se volvieran a permitir los coches de forma general en Castilla *de dos o quatro cavallos, como cada uno los quissiese traer*. Aparentemente, una vuelta atrás, a 1600, pero con varias condiciones que demostraban la virtualidad de las licencias. La primera de ellas tocaba a Sevilla y pedía que se prohibieran de forma general⁶⁷, no se podría prestar coche *sin licencia espresa de su Magd*, como tampoco se podían hacer nuevos sin

licencias. En la corte haría falta licencia del Presidente de Castilla, en las ciudades de Chancillerías y Audiencias sería necesaria licencia de los Presidentes y Regentes y en otros lugares del Reino de los corregidores, *ordenandoles q las consulten con el Pres.te del Cons^o*. Estas mismas condiciones se habían de entender igual *en el darlos i venderlos como mas particularm.te lo previene la Premática*. Además de esto, era conveniente excluir del uso y la posesión del coche

⁶⁶ AHN Consejos Leg. 4419/ 168.

⁶⁷ Se proponía que se prohibieran en Sevilla a todos los hombres y mujeres *sin expresa licencia de VMd a q pareciere justo darlo*, ordenándose que para darlas hubiera *las causas q pareciere convenir, assi paraq los tengan los q es justo, como para escusar los fraudes q a representado el cons^o de Camr^a*, AHN Consejos Leg. 4419/ 168.

a escrivanos, Alguaciles, Mercaderes, oficiales de manos, Mugeres Publicas, o, cortesanas, i las demas personas q pareciere al cons⁶⁸. Como en el caso de los procuradores de las Cortes, este memorial apostaba por coches más baratos, pero también fiaba el éxito de la reforma en mediatizar el uso del coche a través de licencias, es decir, institucionalizándolo. El monarca pidió el parecer del Consejo sobre aquel papel, respondiendo el 22 de diciembre, *q lo que aqui se ha consultado, es lo q conbiene* y que habiendo pasado tan poco tiempo desde que se promulgaron las pragmáticas sobre esta materia no parecía bien que se hiciera otra de lo mismo, especialmente porque *en la Camara se tiene y terna desto el cuydado ques razon para q se consiga en todo el servicio de VMd y bien publico*. El 11 de enero de 1612, enterado el monarca, respondía a la Cámara que *tenga el cuydado q yo confio*, aunque le hacía saber *q algunas prematicas no se guardan como se penso cuando se publicaron*⁶⁹.

La reforma avanzaba por camino distinto del que ordenaba la ley pues las licencias que se daban eran para coches de 2 caballos, en lugar de 4, creando probablemente con ello cierta sensación de frustración en los que las solicitaban según la ley o en los que mantenían coches con más caballos que la nueva mayoría. Es cierto que licencia para ir en coche de dos caballos las hubo ya desde el principio, de hecho eran las del gusto de la Cámara, dado su interés en mantener el privilegio del coche de dos caballos entre los burócratas de la Corte, pero las de 4 alejaban a muchos del coche al no poder mantener tantos caballos, de modo que la Cámara podía seguir haciendo y deshaciendo encochados y trazando diferentes líneas de privilegiados⁷⁰. Esto se aprecia con claridad en una consulta de fines de octubre:

⁶⁸ AHN Consejos Leg. 4419/ 168. Junto a la prohibición del coche, se proponía al rey les fueran prohibidas igualmente las sedas.

⁶⁹ AHN Consejos Leg. 4419/ 168.

⁷⁰ En 1604 cuando se trató por vez primera de que los coches llevaran 4 caballos, la pragmática no salió porque los consejeros se opusieron a ella, como también hicieron en 1622. En algunos casos la Cámara se opuso a la licencia de coche de dos caballos, como hizo con el doctor Gutierre de Cetina vicario general de Madrid, sugiriendo se le diera para de 4. El vicario argumentaba que por estar enfermo y no poder ir en mula había comprado un coche de dos caballos un año antes. El rey fue favorable a su petición, pese a la Cámara. AHN Consejos Leg. 4419/ 68, consulta del 1-V-1611.

por no cansar ni embarazar a VMd el tiempo ha parecido tambien a la Camara q se podria escusar de consultar a VMd las Liçençias q algunas personas piden para traer coche de dos cavallos teniendola para traerle de 4, pues esto viene a ser ampliacion de la Liçen^a q VMd fue servido de conçederles quedando a disposiçion de la camara el juzgar lo que en esto pareçiere justo conforme a la calidad hazienda y causas que alegaren los q teniendola para 4 la pidieren p^a 2⁷¹.

El rey respondió con un *consultenseme de aqui adelante como asta agora*⁷². Con esta medida la Cámara hubiera podido establecer una frontera más amplia entre unos y otros encochados, porque mantener 4 caballos era una carga, más que un privilegio, de hecho, así era considerado por una gran parte de los que enderezaron memoriales aquellos días. Muchos de los que pedían la licencia para coche de 4 caballos la solicitaban inmediatamente para poder llevarlo con 2, concediéndoseles en su mayoría. Frente a los problemas que estaban surgiendo y las diferencias que se creaban se igualó a todos por abajo, así a la consulta del 4 de noviembre, el monarca contestaba que esa *materia* había que *asentarla de una vez*⁷³. Las licencias de coches de 4 caballos se volvieron una rareza desde entonces. Los privilegiados del coche iban a serlo por partida doble; por usar de él y por hacerlo de la forma más económica posible, aunque al mismo tiempo, se estuviera socavando la aplicación de la ley⁷⁴.

3. 2. LAS REFORMAS DE 1618-1621

A finales del reinado de Felipe III se produjo un importante impulso reformador no bien conocido ni valorado. Sus orígenes estuvieron en una comisión promovida por Uceda, en 1618, que, dadas las quejas de arbitristas, instancias, consultas y memoriales y reclamaciones de Cortes, se convirtió en una junta de

⁷¹ AHN Consejos Leg. 4419/ 226. Consulta del 23-X-1611.

⁷² AHN Consejos Leg. 4419/ 226

⁷³ AHN Consejos Leg. 4419/ 230.

⁷⁴ Aquí estaba precisamente la primera trampa de la pragmática, a pesar de la ley, se generalizó el uso de los dos caballos desde agosto de 1611 aproximadamente. La generalización de las licencias para las mujeres, que no les eran necesarias, obedecía a la misma razón, poder ir en coche de 2 caballos en lugar de 4 como libremente les dejaba la pragmática. Las viudas de los consejeros lo pidieron así desde los primeros meses, también algunas aristócratas y otros personajes

reformación, presidida por Acevedo. Paralelamente, el Consejo de Castilla recibió el encargo de componer un informe sobre los males de la Monarquía y las posibles soluciones. La Junta de 1618 fue oscurecida por la intervención del Consejo de Castilla, que, el 1 de febrero de 1619, presentó al rey una consulta sobre el remedio de los daños del reino. El Consejo asumió finalmente el protagonismo reformador con la consulta de 1619 y los consejeros dejaron de asistir a la Junta, de forma que la reforma iniciada en 1618 fracasó⁷⁵. Aunque es cierto que en las grandes líneas la reformación no fue muy lejos, conviene hacer matizaciones. Así, los años 1618-1621 tuvieron indudable importancia en relación a la reforma de los coches en Castilla en dos aspectos; primeramente se redujo de forma drástica el número de licencias y después se trató de potenciar la agricultura con la pragmática de 1619 que permitía usar coches de mulas a quienes labraran 25 fanegas.

3. 2. 1. La restricción de las licencias desde 1618

Fuera de la normalización de las licencias para coches de dos caballos y de las restricciones que se sucedían en Sevilla, la concesión de las licencias no experimentó restricción entre 1611 y 1617, cuando se dieron una media de unas 150 al año, con el contento de quienes las recibían y sin quejas de las Cortes⁷⁶. Pero desde principios de 1618 el panorama cambió radicalmente. A la consulta de 16 de febrero de ese año, el monarca contestaba con un lacónico, *bien sera detener esto asta q se tome resolucion en la materia de los coches*⁷⁷. La detención resulta palpable; 22 licencias en 1618⁷⁸, 2 al año siguiente y 9 en 1620⁷⁹. Carecemos de

femeninos, véase la consulta del 28-VIII-1611 con 20 licencias, todas ellas para mujeres, AHN Consejos Leg. 4419/170.

⁷⁵ J.F. Baltar Rodríguez, *Las juntas de gobierno en la Monarquía hispánica (siglos XVI-XVII)*, Madrid, 1988, pp. 64-65 y 171-173.

⁷⁶ Las Cortes de 1611 y 1615 sólo trataron de los coches para pedir licencias para los procuradores.

⁷⁷ AHN Consejos Leg. 4421/28.

⁷⁸ Góngora comentaba a primero de enero de 1619 que no había podido alcanzar una licencia que había pedido y que le había sido denegada *porque está eso muy restringido de seis meses a esta parte, y no quieren darla a clérigo que no sea beneficiado muy preeminente de iglesia catedral, habiendo yo replicado que es persona, para quien yo la pido, de cuatro mil ducados de renta*, Antonio Carreira, *Luis de Góngora. Epistolario completo*, Zaragoza, 2000, p. 17.

noticias para 1621, pero tras la llegada del nuevo monarca sabemos que se produjo, a fines de año, una subida que explotó en 1622 con más de 185 licencias.

En la primera mitad de 1618 se produjo un cambio de dirección que tuvo que ver también con el alejamiento de Lerma del poder y con la Junta de Reформación de Acevedo. Fruto de esta nueva situación, fueron tanto la restricción de las licencias iniciada en 1618 y el consecuente registro de los coches en la corte, como la pragmática de 1619. Entre febrero y marzo parecía que el Consejo había de acordar reformar los coches de la corte, sucediéndose los rumores, que se hicieron realidad para Semana Santa⁸⁰. La desaparición del valido facilitó la restricción de los coches hacia la que este no parecía tan inclinado. Así, el 7 de abril de 1618 los alcaldes de la casa y corte mandaron que todas las personas que estuvieran en la corte registraran a los tres días de la publicación del auto los coches que tuvieran ante el licenciado don Juan de Chaves y Mendoza y exhibieran las licencias que tenían para usar de los coches, so pena de 1000 ducados. En caso de no tenerlas se procedería contra los dueños de los vehículos, mientras que a los maestros de hacer coches de la villa se les prohibía desde entonces hacer y fabricar coches nuevos *con licencia ni sin ella sin primero y ante todas cosas registrarlo ante el dicho don Juan de Chaves*, so pena de seis años de destierro y 50.000 mrs⁸¹.

No sabemos que fue de esto, pero parece indicar cierto éxito de la reforma, que sin embargo, debió ser momentáneo porque las quejas desde arriba se repitieron casi exactamente dos años más tarde, lo que indica también que a pesar de las restricciones de las licencias, indubitables, el uso del coche no era tan fácil de controlar y que el número de vehículos aumentaba a pesar de la prohibición. Ya a comienzos del año, el 10 de enero de 1620, la Cámara recordaba al monarca su

⁷⁹ Los datos en Consejos Leg. 4421, años 1618-1620.

⁸⁰ El presidente del Consejo escribía en sus memorias que se pregonó *se arrestasen todos ante Juan de Chaves*. Pero Lerma, deseoso de echar de su puesto al Presidente, parece haber cortocircuitado la medida. Según aquél, habiéndose publicado antes la determinación del Consejo,

mandó el Duque se pregonase el Viernes Santo, lo contrario, y como esto fue en favor de la ociosidad, y de los vicios, y son dos cosas, que por nuestra desgracia prevalecen tanto en las repúblicas, todos se alegraron y hiendo a dar las gracias al Duque les decía el Presidente hizo dar el primer pregón, y yo el último, mirando por la comodidad y gusto de todos, y así le aplaudían y daban las gracias.

M. Escagedo, „Los Acevedos“, *Boletín de la Biblioteca Menéndez y Pelayo*, VII, 1925, pp. 60-61.

⁸¹ AHN Consejos Libro 1204, f. 347.

resolución de que no se le consultaran más licencias de coches *hasta tomar resolución en los general dellos*, pero entonces argumentaban que no podían dejar de representarle *que en un registro que se hizo los días atras de los que avia, se hallaron muchos en esta Corte sin Liçençia*. El asunto era complicado porque había que poner remedio rápidamente para evitar que se extendiera el mal, tesis en la que el Consejo era de opinión *conbiene que a todos los que no la tienen se quiten o VMd se sirba de darla para que se le consulten los que pareçiere que tienen causas para traerlos, porque de otra manera aviendo muchos con liçençia y sin ella en personas de menos calidad que algunos de los que acuden a pedirla, se les haze agrabio en no se la conçeder*. En pocas palabras, si había quienes hacían uso del coche sin licencia, era necesario abrir la mano con estas para evitar que aquellos que las querían pedir, pero no las obtenían por no darse, sacaran directamente el coche a la calle emulando a los que disfrutaban de ellos. El monarca respondía que *esta bien lo q pareçe y q se quiten los coches q ay sin liçençia, y tengo entendido q se van introduçiendo coches de mulas y conbiene remediarlo*. Poco más de dos meses más tarde, en la consulta de 22 de marzo de 1620, haciendo referencia a la consulta del 10 de enero, el rey respondía nuevamente con un claro, *tengase la mano de aqui adelante en estas liçençias*. A la consulta de un mes más tarde, exactamente el 24 de abril de 1620, el monarca contestaba otra vez con un significativo *ay tantos coches destos q conbiene tener la mano en estas liçençias*⁸². La institucionalización del uso del coche había aumentado su número. Además, a pesar de la restricción, o quizás debido justamente a ella, como se deduce de estas quejas, muchos sacaban su coche sin tener licencias. La reforma de los coches no era asunto fácil, especialmente cuando su uso era tan apetecible y el control de la calle no alcanzaba a ser lo suficientemente intenso. A tenor de los comentarios de la Cámara la restricción de las licencias pudo haber sido contraproducente. En todo caso, las restricciones continuaron casi todo el año 1621, mientras no dejaban de oírse otra vez rumores de reforma⁸³.

3. 2. 2. La potenciación de la agricultura y la pragmática de 1619

⁸² AHN Consejos Leg. 4421/10, 47 y 61 respectivamente.

⁸³ Aunque falta información de 1621 en el AHN los datos vistos en AGS CC Libros de Cédulas, confirman este pormenor.

Para complicar algo más este panorama, en medio de la restricción seguida con las licencias entre 1618 y 1621 y del control policial de los coches sin licencia en la corte, apareció una nueva pragmática en 1619 que permitía llevar coche de mulas fuera de la corte a quienes labraran 25 fanegas. Para entender este proceso es preciso fijarse por una parte, en las reformas propuestas por la Junta y, por otra, en una cuestión que se debatía largamente en Castilla como era la potenciación de la agricultura. Empecemos por esta última y vayamos unos años atrás a los debates que se sucedían en diversos foros, entre ellos en las Cortes.

La pragmática de 1619 ha de ponerse en relación con una importante corriente de pensamiento surgida a finales de los años 70 del siglo XVI y que duró hasta finales del primer cuarto del siglo siguiente, que se preocupó profundamente por el problema agrario⁸⁴. Además del natural interés por el aumento de la producción, se alzaron voces que clamaron por la dignificación y por la nobilización del campesino, movimiento que se plasmó en la comedia de la época como analizó Salomón. Ya en 1583 en la *Relación de los corregidores de Castilla*, documento que proponía soluciones para los males de la agricultura en el reino, las villas de Tordesillas y Olmedo decían en la resolución catorceava que convenía que *para todos los que labran fuera de la corte se les de licencia para poder traer coche con mulas*. Tordesillas apuntaba que *con codicia de tener coche tendran la labranza*. Olmedo por su parte, era de opinión que se pudiera traer fuera de la corte coche con dos mulas *conque cada uno labrase 40 obiadas de tierras*⁸⁵. 40 años más tarde, el coche era considerado un enorme problema para la agricultura. Es significativo que en torno a 1620 cierto papel enviado al Consejo de Castilla que hacía una evaluación de los problemas de la monarquía y proponía soluciones tomando como referencia la consulta de los corregidores en 1583, aseguraba que el segundo gran problema causante de la carestía de las cosas, era el haberse *introducido las delicadezas en comer y en vestir y en menage de casa y coches sobremanera, que es lo que ha destruido la virtud en todas las Provincias y empobreciéndolas, aumentando vicios*. Como remedio

⁸⁴ J.I. Gutiérrez Nieto, "El pensamiento económico, político y social de los arbitristas", en *RMP, Historia de España*, t. XXVI, pp. 233-351, especialmente, pp. 299 y ss.

⁸⁵ *Relación de los corregidores de Castilla*, pp. 218 y 226.

proponía un poco ingenuamente que como no habían *bastado leyes para reformar esta desorden, bastara mandarlo su Magestad de palabra: los coches se pueden quitar de doze partes las onze*⁸⁶. Lo opuesto de estas opiniones mostraba que la paulatina asunción del coche entre los usos cortesanos y en particular, su institucionalización, no dejaron de afectar a la sociedad toda, aunque fuera discutible hasta qué punto el uso del coche afectó al campo “en realidad”. El caso es que entre estos dos polos se movió el debate sobre el coche de los labradores⁸⁷.

Apoyaturas teóricas para sostener la necesidad de aupar socialmente a los labradores se encontraron tempranamente, dando diversos autores los argumentos necesarios⁸⁸. En ellos encontraron apoyo los representantes de las ciudades, cuyos intereses coincidían en gran parte con los de los terratenientes si no lo eran ellos mismos⁸⁹. No es extraño por ello que en las Cortes se defendiera la asociación del coche con la labranza para aumentar ésta. Ya en los Capítulos Generales de las Cortes de 1592-1598 se tocó el tema⁹⁰. Nuevamente en 1603

⁸⁶ Cfr. A. González Palencia, *La Junta de Reformación*, Valladolid, 1932, pp. 45-46.

⁸⁷ Es difícil saber si el coche había sido realmente un artefacto muy usado en el campo hasta esas fechas. Hacia 1590, entre los bienes que debían adornar la vida de un hidalgo honrado no estaba el coche, véase J.I. Gutiérrez Nieto, “Valores nobiliarios en España en la transición del siglo XVI al XVII”, en *Torre de los Lujanes*, 28, 1994, pp. 35-43. En muchas regiones rurales su uso fue una rareza durante el siglo XVII incluso para personajes de cierto status social y económico, cfr. J. Vert i Planas, *Carros, tartanes i galeres*, Gerona, 1992, p. 94. Por otro lado, es conveniente reparar en el refrán: *Arrastrado te veas como coche de Olmedo*, que Correas glosaba diciendo que *solía aver muchos coches en Olmedo, i no a kedado ia mas de uno, ke sirve a todos de llevar i traer las damas a las fiestas de Medina i otras partes*, G. Correas, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, p. 72. Si hacia 1627 el coche de Olmedo era una reliquia debió haber sido importante un par de décadas atrás, lo que mostraría que en algunos lugares los propietarios rurales si usaron coches.

⁸⁸ Ya en 1600 aparecía un libro como el de Gutiérrez de los Ríos, *Noticia general para estimacion de las artes*, que abogaba por la dignificación del trabajo agrícola. Villandrando en 1611 en su obra *El buen repúblico*, estaba por suprimir las barreras que incompatibilizaban el disfrute de honores con la actividad agraria. Lope de Deza, en su *Gobierno político de agricultura* de 1618, señalaba entre las causas de la contracción agraria y la despoblación rural el que los agricultores carecieran de privilegios, aunque también era partidario de prohibir el consumo de artículos de lujo. También Pedro de Valencia era partidario de considerar la agricultura como oficio de nobles, véase Gutiérrez Nieto, “El pensamiento económico, político y social de los arbitristas”, pp. 307-310, 325-326 y 329-330.

⁸⁹ Los procuradores de Cortes, 36 personajes que representaban a 18 ciudades, más tarde 40 representando a 22, tenían haciendas considerables y como señores de vasallos, terratenientes, y dueños de tercias, alcabalas y censos fundados en sus pueblos, representaban tanto los intereses rurales como los urbanos, I.A.A. Thompson, “Cortes y ciudades...”, pp. 225-227, 230-232.

⁹⁰ En ellos se recordaba como por la pragmática estaba prohibido ir en coche de menos de cuatro caballos, *no siendo para mas de cinco leguas*, lo que había traído gran inconveniente,

don Juan Serrano dio un memorial sobre la labranza en el que opinaba que para el aumento de esta debía pedirse al rey se diese licencia para que fuera de los lugares que eran corte se pudiesen traer coches con mulas⁹¹, recordando la propuesta de los corregidores de 20 años antes. Poco después, y tras haberse rumoreado que se iba a volver al coche de 4 caballos, las Cortes votaron, el 22 de julio de 1604, si se pediría *por capítulo* que se pudiesen *traer coches en todos los lugares del reino con dos mulas, excepto en la Corte*, como así se acordó. Efectivamente, en los capítulos suplicados al rey se pedía que fuera de los lugares que eran corte se permitiera traer coche *con cualesquier genero de bestias caballares o mulares*, pues no se seguiría de ello *apretura en las calles por ser los coches pocos* y sin embargo resultarían muchas utilidades, pues

*habrá muchos naturales destos reinos que se contenten con coche las fiestas, y los días de trabajo labraran con las mulas tierra, viñas y olivares, y se desocupará mucha gente que en los lugares particulares se ocupan en llevar sillas, y acudirán a las labores del campo, de que hay tanta necesidad*⁹².

Pero las verdaderas preocupaciones por que los labradores pudieran gozar de coche so color de aumentar la producción agrícola fueron algo posteriores y surgieron cuando su institucionalización estaba muy avanzada. El 15 de septiembre de 1617 Juan Rodríguez de Salamanca, procurador de Burgos, proponía se diera licencia general para coches de dos mulas por las ventajas que de ello habría.

porque teniendo de ordinario las personas principales y ricas del Reyno sus heredades y haciendas en contorno de los lugares principales donde viven, les es de muy gran descomodidad y mayor costa no poder ir en coches que no sean de cuatro caballos, siendo tan acomodado el poder ir una persona con su mujer e hijos en un coche a visitar su hacienda o a otros caminos cortos que se les ofrecen, y pues no hay mas razon para cinco leguas, que para una, suplicamos a vuestra Magestad se sirva de dar licencia, que para una legua, o de hay arriba, cualquier persona pueda ir en coche con una o dos mulas, machos, o caballos, sin que por esto incurran en pena alguna.

Cortes, vol. XVI, p. 638.

⁹¹ Aseguraba que

en los lugares particulares, pudiéndolos traer poca gente noble, habria quien los tuviese para labrar sus viñas y quiñones y las fiestas servirse de ellas al coche, y muchos que no son labradores, lo serían en la forma referida, y en los tales lugares aunque los puedan traer libremente, no puede haber apretura de coches y se siguen muy grandes comodidades a los vecinos de ellos y se desocupa mucha gente muy util para el campo, que andan a traer sillas.

Cortes, vol. XXI, pp. 380-381.

Según decía, las heredades estaban *incultas y vacías por falta de quien las labre y administre*, pero con esta comodidad de los coches *los dueños de ellas las labrarán*. Para que ello tuviera efecto se había de prohibir que nadie *pueda usar de esta merced si no fuere labrando 25 u 30 fanegas de heredad*. De ello resultarían muchos más caballos, *no los ocupando en los coches* y gran beneficio para los diezmos y tercias reales y alcabalas,

creciendo como precisamente crecieran las cosechas y abundancia de pan tan necesario y útil a esta tierra por ser montaña y pobre, de que tiene por cierto resultara comodidad a los naturales de estos reinos, y en particular al servicio de S.M.

El reino escuchó la propuesta y se acordó que cuando se tratara de poner las condiciones para el servicio de millones se recordara ésta⁹³, lo que había de dar más trascendencia al asunto.

Como recordaremos, a principios de 1618 abundaron los rumores sobre la reforma de los coches en un ambiente de inseguridad debido a la situación política. En las Cortes se armó un buen revuelo, entre otras cosas porque además de los nuevos gastos que se preveían —y dificultades para cochear— no se había informado al reino de lo que se pretendía hacer. En medio de los rumores de la nueva pragmática, el 27 de marzo de 1618, don Martín de Castrejón procurador por Soria, exponía su opinión acerca de la reforma de los coches lanzando una propuesta que apostaba porque fuera de la corte hubiera total libertad en la especie y el número de las bestias del coche, lo que vinculaba de forma vaga, con posibilidades de fomento de la agricultura⁹⁴. El procurador por Granada, Juan Trillo, proponía que en caso de que se mandara quitar los coches fuera de forma general sin que quedaran los de 4

⁹² Cortes, vol. XXII, pp. 375 y 445.

⁹³ Cortes, vol. XXX, pp. 337-338.

⁹⁴ Ponía el acento en los inconvenientes que podían resultar,

en estos reinos de nuevos gastos y incomodidades de cualquiera novedad, respecto de las haciendas que muchas personas tienen empleadas en ellos, y que con haber de aumentar mas costa o quitarla, se recrecen de la misma manera nuevos gastos; y particularmente se suplique a S.M. tenga por bien que fuera de esta Corte y en todos los demas lugares del reino pueda andar cada uno como quisiere, así con mulas como en caballos, porque de poder andar con mulas se siguen muchos útiles, así para los caballeros para poder usar con ellas sus labranzas respecto de muchas tierras que se pierden por no haber quien las labre y descomodidades de poder venir a las ciudades, donde no puede haber con esto tantos coches que se siga ningun embarazo.

caballos. Se votó, saliendo por mayoría que como *para la grandeza de la Corte conviene que haya coches en ella* y al mismo tiempo, el Reino tenía *obligacion a procurar el aumento de*

la labranza, convenía suplicar al rey lo contenido en la proposición de Martín de Castrejón, a través de dos comisarios que se destinaran a ello. A favor votaron los representantes de León, Sevilla, Murcia, Jaén, Soria Guadalajara Zamora, Toledo, etc⁹⁵. Don Juan de Castilla, procurador por Burgos, recordó que cuando se suplicó al rey diese licencia para que se pudiese andar en coche de mulas, él y don Juan de Salamanca, el otro procurador de Burgos, habían propuesto que se acordaba tratar el asunto al tiempo que se pusiesen las condiciones del servicio, pero que entonces le parecía que era *anticipada diligencia, antes de publicarse la pragmática ni saber la que sea, ni tener certeza de que se ha de publicar, suplicar a S.M. no la haya, pues esta materia y otras semejantes se ha visto estar muy adelante y no salir*⁹⁶.

Don Martín de Torres, Don Juan Trillo y Don Juan de Guzmán, procuradores de Granada los dos primeros y de Segovia el tercero, *dixeron que el reino no trate ni hable de este negocio*. Más crítico fue don Baltasar de Góngora, procurador cordobés, que se quejó de que *por haberse permitido que todos anduviesen en coches por licencias amplias que se han dado, han resultado muy grandes inconvenientes*. Debido a ellos, el reino había estado *inclinando a S.M. los quite*, pero como quiera que no había salido aun la pragmática y se ignorara lo acordado, *no le parece el reino trate de hacer suplica a S.M. contradiciendolo, porque le parece no conviene a su autoridad*. El otro procurador cordobés, don Francisco de las Infantas, decía que se suplicara al presidente del Consejo que siguiendo la costumbre de comunicar al Reino estando junto en Cortes las pragmáticas antes de promulgarse, hiciera lo propio con ésta. El procurador por Jaén, don Lorenzo Ramírez, recordó que la experiencia mostraba *la gran incomodidad que sera quitar los coches y que ha sido causa para que se den licencias* y que en evitación de esto

Cortes, vol. XXXI, p. 400.

⁹⁵ De este acuerdo fueron Hernando y don Álvaro de Quiñones (León), don Pedro de Céspedes (Sevilla), don Antonio Galtero (Murcia), don Juan Coello (Jaén), Jusepe Vázquez (Toro), Lázaro de Bonifaz (Segovia), don Martín de Castrejón y don Pedro de Mendoza (Soria), Juan del Collado (Cuenca), don Jerónimo de Cañizares (Guadalajara), Pedro Peña (Zamora), don Fernando de Ledesma (Zamora), Juan Enríquez (Madrid), don Pedro Mesía (Salamanca) y Hernán García Conde (Toledo). Después de haber votado se regularon a este acuerdo el conde de la Fuente y don Gabriel Cimbrón (Toro y Ávila).

⁹⁶ Se refiere a la del 15-IX-1617, en Cortes, vol. XXX, pp. 337-338, véase *supra*.

y del *daño que se sigue en quebrantar las pregmaticas o dispensarlas*, era en el voto de Hernando de Quiñones. Juan Carrasco, procurador de Cuenca, era de opinión se nombraran comisarios que representaran al rey lo propuesto por don Martín de Castrejón. El procurador por Ávila, don Diego de Tapia, se avenía a lo que Hernando de Quiñones, *con que en caso que no se haga lo que se suplica, se quiten todos los coches*. El procurador salmantino, Hernando de Briviesca, mantenía que *para remedio de los muchos coches que hay se suplicara al rey que no pudieran andar en coche mas que la mujer y hijos, sin hermana, ni criada, ni tia, y como las mujeres no anden en coche no andara ningun hombre*. También decía que se pidiera al Presidente que se diera cuenta al Reino de la pragmática que iba a salir. Después se votó para nombrar dos comisarios que ejecutaran el acuerdo y salieron nombrados por mayoría Hernando de Quiñones y Martín de Castrejón⁹⁷. Al día siguiente, 28 de marzo, se vio en el Reino el memorial compuesto, cuyo punto de partida era haberse entendido se trataba de hacer una pragmática *prohibiendo y quitando los coches*, por la que se suplicaba al monarca,

se sirva de advertir la soledad tan grande en que esta Corte quedara sin ellos y la novedad que causara a los extranjeros que a ella vinieren, dexando tanta multitud de coches que adornan y ilustran todas las demas cortes de Europa que hoy eceden en muy grande numero a los que la de V.M. tiene y se permiten en ellas por el ostento y comodidad que de ellos sacan, sin tener los inconvenientes que a V.M. se le habran representado de excesos que dicen que acarrean, pues es cierto que quien quisiere cometerlos cuando se prohiban los coches, no le faltara comodidad para ello, y por un temor tan inexcusable no ha de privarse la Corte de V.M. de su adorno ni de la comodidad que del uso de los coches se le sigue, ni V.M. ha de permitir que mas de tres mil personas que los tienen con licencia suya sin haber cometido delito alguno sean castigados, el que menos, con suma de mas de 300 ducados, en que incurran si la dicha pregmatica se promulga, pues es cierto que los coches y caballos que hoy tienen quedaran de todo punto sin valor alguno.

Además de estas razones generales, los procuradores clamaron contra las licencias abogando porque el uso del coche se vinculara al fomento de la agricultura. Así, mantenían que *no es bastante el remedio de limitar la prohibición de*

⁹⁷ Cortes, vol. XXXI, pp. 400-402. De las Actas de Cortes no se deduce que Hernando de Quiñones hiciera otra proposición que ser el primero en votar afirmativamente la propuesta de Martín de Castrejón.

los coches con licencias *porque la experiencia ha enseñado que esto solo sirve a negociaciones particulares y no al beneficio comun*. Dado por otro lado, que el mayor beneficio de los reinos dependía de *la conservacion de la labranza*, eran de opinión que había que permitir que fuera de la corte se pudieran traer coches de mulas con la condición de que quien los tuviere *haya de sembrar por lo menos 40 fanegas de pan*. Con ello, pensaban los procuradores, además de *la comodidad que se sigue de poder los caballeros que viven en las ciudades, acudir con sus coches a la administracion de las haciendas que tienen en las aldeas y cortijos*, quedaría la labranza *muy acrecentada* y no se siguiera *perjuicio ni inconveniente ninguno*, pues en *los lugares particulares* no podía haberle. El memorial se aprobó en estos términos, acordándose también que se hicieran las diligencias convenientes con todos los ministros que fuese necesario⁹⁸. Unos pocos meses más tarde, el 18 de julio de 1618, aparecía como una de las condiciones del servicio que labrando 25 fanegas de tierra cualquier persona podría andar en coche de mulas:

*Por no labrarse muchas tierras por falta de quien se aplique a ello, resulta no haber en todos los lugares de estos reinos mucha abundancia de pan y valer a precio acomodado, y que haya gran beneficio para los diezmos y tercias reales y alcabalas, creciendo, como precisamente crecieran las cosechas, cosa tan necesaria al util publico, y para prevenir el remedio que en esta parte puede haber, y que en las ocasiones del servicio de SM haya mas caballos no los ocupando en los coches, se pone por condicion que SM dé licencia general que cualquier persona, de cualquier estado y calidad que sea, que labrare en cada un año 25 anegas de tierra y la sembrare, pueda traer y andar en coche de dos mulas, como no sea en esta Corte*⁹⁹.

⁹⁸ Cortes, vol. XXXI, pp. 402-404.

⁹⁹ La condición pasó sin demasiada oposición. Dieron su voto favorable don Juan de Salamanca, don Juan de Castilla (Burgos), Hernando de Quiñones (León), don Pedro de Céspedes y Gaspar Suárez de la Puente (Sevilla), Jusepe Suárez (Toro), don Martín de Castrejón y don Pedro de Mendoza (Soria), don Diego de Tapia (Ávila), Pedro Peña (Zamora), don Juan de Guzmán (Segovia), Andrés de Usategui (Valladolid), Hernando de Briviesca (Salamanca), Hernán García Conde (Toledo). Después de haber votado se regularon a este acuerdo don Antonio Galtero (Murcia) y don Fernando de Ledesma (Zamora). Martín de Torres y don Juan Trillo (Granada), Juan del Collado y Juan Carrasco (Cuenca) dijeron que no se pusiera esta condición. Baltasar de Góngora (Córdoba) dijo que aprobaba la condición como venía, con que sustentara dos caballos, el que cumpliendo con lo contenido en la condición fuera en coche de mulas. Juan Enríquez (Madrid) dijo que se pusiera por condición que solo hubiera coches de 4 caballos con licencia del rey y que los que labrasen 25 fanegas de tierra al año, pudieran traer coche con dos caballos sin licencia, con lo que se habría de conseguir el aumento de la labranza y cesarían los inconvenientes que podrían resultar de andar ocupadas tantas mulas en coches, Cortes, vol. XXXII, pp. 78-79.

El 25 de octubre de 1618 el rey concedía la condición 45 y unos meses más tarde, el 8 de junio de 1619 una cédula dada en Belem permitía andar en coche de dos mulas fuera de la corte a cualquier persona que labrare 25 fanegas¹⁰⁰, viniendo a cristalizar varias décadas de debates en este sentido. Por lo demás, el servicio fue otorgado finalmente el 28 de agosto de 1619.

De esta manera, la reforma de los coches quedó vinculada a los avatares de las condiciones de millones, condiciones que habían ido abarcando con el tiempo una innumerable cantidad de temas, pues a la altura de 1619 las treinta condiciones de las escrituras de 1601 se habían convertido en más de 100, distribuidas en cinco géneros que abarcaban casi cada aspecto de la vida castellana¹⁰¹. Paradójicamente, en medio de la restricción de las licencias, se abrió la mano para satisfacer a las élites urbanas que parecían tener ciertas dificultades para lograrlas, creándose un nuevo grupo de privilegiados cuyo status fue rápidamente criticado y cuyo ejemplo se tardó poquísimos en seguir. El problema de la pragmática de 1619 fue que a muchos pareció un precio excesivo a pagar por la integración de las elites urbanas en la Monarquía¹⁰².

3. 3. LAS REFORMAS DE LOS AÑOS 1622-1632

¹⁰⁰ Cortes, vol. XXXII, p. 538. La cédula en BNM R 31763/ 55, también en *Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley X*. Antes de la pragmática parece haberse dado alguna licencia para coches de mulas, pues el 4 de marzo de 1619, a la petición del inquisidor general de licencia para silla y para coche de mulas para sus criados, la Cámara argumentó que se le había de dar como se hiciera con el arzobispo de Braga y con algunos médicos de cámara, pues además de no ser de consecuencia en personas tales, por las condiciones de millones como sabe VMd sea se dar liçençia para coche de mulas a todos los que labraren y sembraren tierras, AHN Consejos Leg. 4421/23.

¹⁰¹ Ningún aspecto de la vida española escapó a las condiciones de millones, salvo la alta política, y toda la actuación política de la Corona estuvo condicionada constitucionalmente por estos capítulos de millones que tenían fuerza de ley, cfr. J.L. Castellano, *Las Cortes de Castilla y su Diputación permanente (1621-1789) Entre pactismo y absolutismo*, Madrid, 1990, pp. 58-61. Se ha dicho que las condiciones de millones fueron entrando en vigor o paulatinamente o con gran dificultad, y en algunos casos nunca se convirtieron en realidad, pero en el caso de los coches no fue exactamente así, Charles J. Yago, "Fiscalidad y cambio constitucional en Castilla, 1601-1621", en J.I. Fortea López y C. M. Cremades Griñán, *Política y hacienda en el Antiguo Régimen*, Murcia, 1992, vol. I, pp. 117-132, en concreto, p. 122.

¹⁰² En este contexto parece superficial la opinión de Borque de que la pragmática, en medio del agravamiento de la fiscalización del precio del grano y los impuestos, era un ejemplo del oropel de una sociedad consumida en y por sus propias ensoñaciones y fantasmagorías de grandeza, J.M. Díez Borque, *Sociología de la comedia española del siglo XVII*, Madrid, 1976, p. 336.

La reforma de los coches iniciada en 1618 siguió viva en la letra, aunque no tanto en la práctica, dadas las necesidades de adhesión propias de las monarquías modernas. Por más que los deseos de reforma fueron grandes, el número de las licencias ascendió vertiginosamente hasta alcanzar las cifras de una década atrás a fines de 1621 y en 1622-1623. Por el momento, la reforma en la corte quedó en papel mojado, aunque no fuera de ella. A partir de 1625, sin embargo, esta tomó nuevos bríos al disminuir radicalmente el número de licencias, que fueron paulatinamente a su desaparición. Entretanto, la búsqueda de los privilegiados de nuevos espacios de poder condujo a introducir un nuevo uso que se extendió fulgurante a pesar de las prohibiciones, el de las mulas como animales de tiro, continuando la senda abierta por la pragmática de 1619.

3. 3. 1. Paradojas de la reforma: el aumento de las licencias, 1622-1623

A la muerte de Felipe III, el nuevo gobierno vio en la reforma una forma de distanciarse del corrupto régimen de Lerma y Uceda, surgiendo la Junta de Reformatión¹⁰³. Los coches aparecieron en escena desde el principio, habiendo ya rumores de reforma entre mediados de abril y mediados de mayo de 1621, de los que se hacía eco Almansa y Mendoza que escribía, *los coches se reforman, acuerdo considerado*¹⁰⁴. En Granada, el debate resurgía también en mayo. Pero se trató de poco más que de rumores, de hecho algunas medidas que se tomaron esos días no fueron precisamente restrictivas. Así por ejemplo, el 6 de diciembre de 1621, la Cámara había acordado que los hijos y hijas de quienes tenían licencia

¹⁰³ Sus competencias fueron limitadas, circunscritas a la reforma moral, a diferencia de la Junta de 1618 que abarcaba también cuestiones políticas y económicas. El organismo recién creado propuso que su actuación se concretase en la custodia y observancia de las leyes del Reino ya establecidas sobre estas materias, concretamente las que prohibían el juego, las que castigaban los maleficios, amancebamientos y adulterios, limitación en gastos excesivos en trajes y vestidos, en aderezos y ornatos de casa y edificios y otras, Baltar Rodríguez, *Las juntas de gobierno...*, pp. 172-173 y J.H. Elliot, *RMP, Historia de España*, Madrid, 1982, T. XXV, pp. 335 y ss.

¹⁰⁴ Almansa y Mendoza, *Carta segunda que escribió un Cavallero desta Corte a un su amigo*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 127. La carta era de 16 de mayo. Unos avisos de 20 de abril informaban de la Junta que había en casa del Presidente de Castilla en la que desde hacía un mes se trata en ella la reformatión de la Corte y se quitaran los coches y gente de mal vivir, BNM Mss. 17858 f. 264v. El 25 de mayo se volvía a hablar de los trajes, pero no de los coches, *ibidem*, f. 313r. Por otro lado, un consejero de Castilla comentaba el 27 de julio sobre de las peticiones de Granada de que se prohibieran los carruajes que convenía que se viera *la materia de la reformatión y moderación de los coches, porque della podría resultar mucho servicio a Dios nrº señor y bien y alivio*

para andar en coche viviendo en casa de sus padres pudieran ir en ellos, como también los criados y criadas¹⁰⁵. El asunto de los coches había llamado la atención del rey el 19 de octubre, quizás antes¹⁰⁶, cuando pedía parecer al Consejo *sobre el exceso de los coches y conveniencia de reformarlos*. El Consejo respondía a fines de diciembre, diciendo a que calidades de personas podrían permitirse y sugiriendo prohibirlos a los demás con que habían de cesar estas *importunaciones*, y lo que mas es, ... muchos y grandes inconvenientes, cuyo remedio importaba mucho al *serv^o de Dios n^{sr}, de VMd, y consuelo destos Reynos*. Pero no sólo a ellos, también a las personas a las que se permitieran los coches *por sus calidades y Dignidades, les seria circunstançia de mayor estimación, que hoy no lo es por correr esto tan comunm.te*. El 8 de febrero de 1622 se recordó al monarca esta consulta que hasta entonces no había contestado. En su respuesta el rey decía que *pues la camara mira con tanto cuydado las personas por quien me cons.t^a estas licençias se podran dar a los que en las dos ultimas consultas q me hizo fueron negadas*¹⁰⁷. La espita de las licencias abierta desde pocos meses antes empezó a premiar a criados del rey que antes no habían gozado de ese privilegio, como ayudas de cámara¹⁰⁸, dándose también a relatores y abogados de los consejos, poco habituales hasta entonces¹⁰⁹. Entre 1622 y 1623 se dieron casi tantas licencias como una década antes.

a la Republica, en que no digo mas en particular mi parecer porque V.Md no me lo manda, AHN Consejos Libro 1429 fol. 305r.

¹⁰⁵ RAH Pellicer, t. 13, fs. 271-272.

¹⁰⁶ A fines de julio una consulta estima que sería conveniente que su majestad mandara *mirar la materia de la reformation y moderacion de los coches, porque della podria resultar mucho servicio a Dios n^{ro} señor y bien y alivio a la Republica, en que no digo mas en particular mi parecer porque V.Md no me lo manda*, AHN Consejos Libro 1429 fol. 305r.

¹⁰⁷ AHN Consejos Leg. 4422/30.

¹⁰⁸ Matías de Novoa tuvo licencia de coche de 2 caballos como ayuda de cámara en 1622, junto a algún otro, consulta del 22-VIII-1622, AHN Consejos Leg. 4422/180. Alonso de la Maza capitán ordinario de galeras y ayuda de cámara del cardenal infante pidió licencia de coche de 2 caballos, consulta del 30-I-1623, Leg. 4422/16; Juan de Sola, casado con doña Eugenia de Cepeda de la cámara de la reina, pidió licencia de coche de 2 caballos, consulta del 29-X-1623, Leg. 4422/207. Confirmaba en parte este movimiento el Patriarca de las Indias, que aseguraba que a los caballeros de la cámara, padre confesor, médicos y ayudas de cámara se hacía merced de darles coches de mulas de la caballeriza real para que pudieran con mas comodidad acudir al real servicio, AHN Consejos Leg. 4422/18, consulta del 3-II-1623.

¹⁰⁹ Entre las que se habían dado antes de esa fecha estaba la del licenciado Diego Molino relator que había solicitado licencia para coche de 2 caballos, consulta del 18-V-1616, AHN Consejos Leg. 4420/47. El licenciado Duarte, relator de indias, había pedido licencia de coche de 4 caballos, consulta

En pocas palabras, el rey no se daba prisa en abordar la reforma de los coches y su respuesta fue dar más licencias que contribuían naturalmente a concitar la adhesión a su nuevo gobierno y a premiar fidelidades. Hubo que esperar todavía un poco más para ver medidas reformadoras sobre los coches. Entretanto, cundía la impresión de que la Junta de Deformación de 1621 había sido un fracaso. Ello llevó a que la reforma fuese encargada a un nuevo organismo, la Junta Grande de Deformación creada en agosto de 1622. Esta se preocupó sobre todo por la reforma moral de las costumbres, de política fiscal y fomento del comercio, la industria y la agricultura, lo que recordaba a la Junta de 1618. Dentro de la política de austeridad llevada a cabo por la Junta se hizo especial hincapié en combatir y erradicar de la Corte las extravagancias y lujos en el vestir, evitando así las importaciones de artículos de lujo¹¹⁰. Para dar a la reforma el golpe de efecto que necesitaba fueron incluidos en la Junta varios procuradores -Berastegui, el conde de Chinchón, Juan de Vargas y sobre todo Lisón y Biedma, que se había pronunciado hacía poco sobre el mal de los coches¹¹¹ - aunque más de cara a la galería que para aceptar una

de 4-III-1617, Leg. 4421/42; el licenciado Francisco de Peralta la pidió para coche de 2 caballos, consulta del 8-XI-1617, Leg. 4421/193 y el licenciado Juan de Mena abogado, para coche de 2 caballos, consulta del 9-XI-1612, Leg. 4419/160.

Entre las dadas con posterioridad estuvieron las de los licenciados Ávila relator jubilado y Juan Antonio de Herrera abogado, que pidieron licencia de coche de 2 caballos, consulta del 20-II-1622, AHN Consejos Leg. 4422/38; el licenciado Luis Muñoz relator, pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta de 22-I-1623, Leg. 4422/8; el licenciado Juan Juárez relator, pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 28-V-1623, Leg. 4422/102; el doctor Alonso Cortes relator, pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 11-IV-1625, Leg. 4423/73; los licenciados Juan de Echebeliz y Agreda y Juan de Valdes, abogados, pedían licencia para coche de 2 caballos, consulta del 27-II-1622, Leg. 4422/49; el licenciado Juan de Zurita abogado, pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta del 30-V-1622, Leg. 4422/117; el licenciado Pisa Dávila abogado, pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 1-X-1623, Leg. 4422/192; el licenciado Juan Barco Osorio abogado, pedía licencia para coche de 2 caballos, consulta del 15-X-1623, Leg. 4422/199; el doctor don Rodrigo Jurado y Moya abogado, pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 16-VI-1624, Leg. 4423/88; el licenciado don Alonso Fernández de Aguilar abogado en los consejos y en la chancillería de Valladolid, pedía licencia de coche de 2 caballos, consulta del 21-XI-1628, Leg. 4424/214. Hubo además alguna petición de silla de manos, como la del licenciado Manuel de Almeida abogado, proponiendo el Consejo se le concediera por un año, consulta del 9-IV-1628, Leg. 4424/63 y las del doctor Juan Osorio, consulta del 31-XI-1630, Leg. 4425/224 y el doctor Alonso Cortes, consulta del 27-IV-1630, Leg. 4425/77. Véase también las licencias para relatores que habían sido consultadas y denegadas el 16-1-1622 y que fueron consultadas nuevamente de forma positiva el 8-II-1622, Leg. 4422/7 y Leg. 4422/30 (capítulo 7 § 3. 2.1.)

¹¹⁰ Baltar Rodríguez, *Las juntas de gobierno...*, p. 176.

¹¹¹ El 27 de junio de 1622, envalentonado con la prohibición granadina que luego veremos, Lisón y Biedma proponía al monarca que se permitiera ir en coche tan solo a *Arçobispos, Titulos, Consejeros, y algunos ministros, que con esto se remediaran los inconvenientes referidos, que en su loable tiempo de V.M. se puede esperar*. Los daños que resultaban de los coches eran muchos

participación del reino en la labor reformadora¹¹². La constitución de la Junta fue comunicada a las 18 ciudades representadas en Cortes. Con este artificio Zúñiga y Olivares trataban de soslayar las dificultades que habían opuesto las Cortes en 1621, acudiendo directamente a las ciudades en demanda de propuestas para la reformatión del reino, enviando una amplia carta el 22 de octubre. En ella se tocaban los gastos superfluos de diversos tipos, el incremento de criados y sobre el problema de los coches en concreto, decía que de su exceso *ha resultado confusion y perjuicio en el gobierno, gasto en las haziendas y estrago en la cria de los cavallos y total olvido de los exerçios de la cavalleria*. Deseándose sin embargo, *mantener la comodidad que causan, quando se usan bien y por personas que por su estado y hazienda los pueden traer, y prevenir el daño que en lo demas se a experimentado*, se disponía que no se pudiera traer coche de menos de 4 caballos,

*eçep̃to los consejeros que por la neçesidad y obligaçion de sus offiçios a todas las horas del dia y de la noche y por la moderaçion de hazienda y por la que deseo que tenga en lo que mirare a ostentazion, los podran traer de dos cavallos, dejando en su fuerça las prohibiçiones que algunas çiudades tienen para usallos*¹¹³.

La medida era un cambio en toda regla. Cientos de licencias de los últimos años dejaban de ser útiles y la institucionalización del coche como concepto pasaba a mejor vida. No parece que fuera una propuesta muy elaborada y su eco apenas

por ser ocasiones de muchas ofensas a Dios nuestro Señor, y las inquietudes que traen las las mugeres que los tienen, que no paran en sus casas, y dexan sus hijas y criadas solas, y con el mal exemplo de salir de casa la señora, no puede ser de virtud a las que dexa en ella.

Son causa de yrse acabando el exercicio de la gineta, tan loable y necessaria, y los que han de andar a caballo estan mas exercitados, a entrar seis, u ocho en un coche, y passearse hablando con mugeres, que en saber este exercicio. Y se dexa entender, Señor, quan diferentes animos, y disposiciones se engendraran en los Cavalleros y gente moça, criandose con el exercicio de andar a caballo, que no mostrados desde la niñez a no salir de un coche, que tantos vicios acarrea, y son causa se vaya acabando la casta de los buenos cavallos, y tambien lo son de que se consuman las haziendas, y algunos que las tienen moderadas, aunque no pueden sustentar el coche, lo hazen por la persuasion de la muger porque les dicen, que pues le tiene el otro de menos caudal, le ha de tener el, y de unos toman exemplares otros.

Mateo de Lisón y Biedma, *Discursos y apuntamientos de don Mateo de Lisón y Biedma*, 1622, fs. 12r-12v, BNM VE 9/2. La segunda parte de los *Discursos* se entregó el 24 de diciembre de ese año.

¹¹² Baltar Rodríguez, *Las juntas de gobierno...*, p. 178 y Elliot, *Historia de España...*, pp. 346-348.

¹¹³ González Palencia, *La Junta de Reformatión*, p. 396.

duró¹¹⁴. En realidad, la maniobra, soslayar a las Cortes y apelar directamente a las ciudades, donde se esperaba de la buena mano de los corregidores, no tuvo éxito. Las ciudades respondieron con gran frialdad y en la mayor parte de ellas, los proyectos de la Corona fueron rechazados¹¹⁵. Con la respuesta naufragaba la reforma de los coches que llevaba incluida, una especie de vuelta atrás que fue convenientemente reconducida un par de meses más tarde¹¹⁶. Dado el rechazo de la carta por las ciudades y ante la alternativa de convocar de nuevo las Cortes, el gobierno publicó el 10 de febrero de 1623, tres días antes de enviar la carta de convocatoria de éstas, los capítulos de reformación, en los que los carruajes habían desaparecido¹¹⁷. La reforma de los coches había de seguir el camino trazado en 1611.

Ciertamente, se llevó a cabo una importante reforma de los coches consistente en la restricción de las licencias, como había prometido el monarca. Entre 1619 fecha de la pragmática que animaba a labrar 25 fanegas para tener coche y 1628, fecha de su derogación, creemos que puede hablarse de cierto éxito

¹¹⁴ El 16 de noviembre de 1622 Almansa y Mendoza, repetía lo mismo, asegurando que a la Junta Grande de Reformación se debía la orden de *que se quiten los coches que no fueren de cuatro caballos, excepto los de los Consejeros que los puedan traer con dos en esta corte*, aunque como él mismo añadía, *hasta que se publique no se sabe cosa cierta*, vase Simón Díaz, *Relaciones*, p. 180. No sabemos si el memorial del 14 de octubre de Bernabé Centurión indicaba algún movimiento efectivo de restricción de los carruajes, en él pedía que no se le quitara el coche de dos caballos que usaba con licencia del rey, *por estar tullido, y tener muchos negocios a que acudir*, respondiéndole la Cámara que *por esta causa se le podra conceder lo que pide, pues estando con tan grande impedimento no puede ser de consequencia*, AHN Consejos Leg. 13192-6 (83).

¹¹⁵ Elliot, *Historia de España...*, pp. 350-353. La carta enviada a las ciudades con voto en Cortes, intentando obviar la celebración de estas, contenía puntos bastante controvertidos para el remedio de la monarquía. Algunas notas sobre las reacciones de las ciudades ante algunos de estos puntos en AA.VV., *El Banco de España. Una historia económica*, Madrid, 1970, pp. 74-93.

¹¹⁶ El 14 de diciembre se mandó una carta a las ciudades en la que el rey se desdecía de la propuesta de octubre, argumentando que obligar a llevar los coches con 4 caballos tenía muchos inconvenientes por lo que *ha parecido suspender por ahora esta premativa y dejar las cosas en el estado que estaban*, pudiéndose traer de dos caballos con licencia tanto para que los particulares no perdieran el valor de los coches y tiros que usaban, como *porque no se defrauden deste genero de comodidad que bien usada en algunas consideraciones puede ser de conveniencia y se estara con cuidado ansi en que nadie los trayga sin lic^a como en prebenir que se den solam.te a las perssonas en cuya calidad estados y hacienda cupiere este genero de caballeria*, AMG Act. Cap. Libro X, f. 402.

¹¹⁷ Se trató de los coches en el punto 6º, en el que se decía que se permitía *dorar todo lo que fuere para el culto divino, y las armas y adereços de caballos, como no sean para coche*, González Palencia, *La Junta de Reformación*, p. 429. No sabemos de dónde trae Henry Ettinghausen, pues no da referencias, que poco antes de la llegada del príncipe de Gales a Madrid en 1623 se proclamaron pragmáticas que restringían severamente el uso de carrozas y ropajes lujosos, cfr. Henry Ettinghausen, „Fasto festivo: las relaciones de fiestas...“, p. 101.

del proceso reformista a pesar de las idas y venidas de las licencias y la suma de nuevas pragmáticas¹¹⁸. Las licencias habían caído en picado desde febrero de 1618, durante los años 1622 y 1623 habían supuesto en conjunto casi tantas como había habido una década antes, pero desde esa fecha y a pesar del remonte de 1625, año en el que se concedieron unas 70, la caída fue muy significativa habiendo algunos años en los que no se llegó a las 10. Fue ahí donde la reforma funcionó verdaderamente, más que en la articulación de la ley. Por ello, aunque parece cierto que la Junta de Reформación fue un fracaso¹¹⁹, conviene señalar que algún aspecto importante de la reforma, como fue el control de los coches mediante la concesión de licencias, tuvo notable éxito.

3. 3. 2. Las licencias para coches de mulas y las pragmáticas de 1628 y 1632

Entre 1620 y 1632 la reforma cambió de rumbo varias veces. Primeramente, a imitación de los que sembraban 25 fanegas se impuso el uso de las mulas en los coches, prohibido hasta entonces. Esto se contestó al poco tiempo porque perjudicaba la agricultura. Las quejas fueron tan lejos que en 1628 tuvo lugar una prohibición absoluta de las mulas, pero en un *tour de force*, las Cortes lograron derogar esta ley de forma casi inmediata, apareciendo otra pragmática permisiva en 1632. Las idas y venidas de la ley acabaron por fomentar en vez de reglar o impedir, el uso de las mulas, que devino habitual.

¹¹⁸ Prestando atención sólo a la legislación es difícil sacar conclusiones serias acerca de la reforma, hace falta contrastar ésta con otra documentación entre otras cosas porque se trató de un confuso período que ya dio que hablar en este sentido a los contemporáneos que se quejaron de las idas y venidas de la ley. Brochero era de la opinión en 1626 que se podría *sin caer en nota de algo exagerante decir, que no ha auido uso, sobre que ayan sido necessarias mas prohibiciones, mas Pragmaticas, mas leyes, que sobre este de los Coches*. No dudaba en añadir que no existía materia sobre que ayan variado mas las Pragmaticas de nuestros Reynos y señalaba las de 1578, 1593, 1600, 1611 y 1619. Esta diversidad legislativa hablaba por si sola de la maldad de los coches pues era imposible que sea cosa util la que necessita multiplicacion de leyes, cfr. Brochero, *Discurso*, fs. 12r-13v.

¹¹⁹ Para Elliot las reformas que la Junta de Reформación introdujo en las leyes suntuarias encontraron dificultades y hubieron de suspenderse cuando la visita del príncipe de Gales en marzo de 1623. Así, los planes de reформación se sacrificaron definitivamente a las exigencias de la política exterior, precisamente en los cinco años de 1626 a 1631 y el período de reформación en Castilla no sobrevivió a la década de 1620, Elliot, *Historia de España...*, pp. 361, 399 y 414. Para Baltar Rodríguez los resultados de la Junta Grande de Reформación no fueron más allá de lo conseguido por Juntas de reформación anteriores. De hecho, a partir de 1624, y una vez que el debate sobre los grandes temas de la reформación del país se traslado a las Cortes, la Junta se convirtió en los que había sido la Junta de 1621: un organismo censor de las costumbres encargado de preservar la moralidad publica, Baltar Rodríguez, *Las juntas de gobierno...*, p. 187.

3. 3. 2. 1. Las licencias para coches de mulas

El uso de las mulas en los coches estaba prohibido en Castilla desde 1578¹²⁰. Su resistencia, su fuerza y su facilidad para ser usadas en los coches, les llevó a ser muy estimadas y a reemplazar con el tiempo a los caballos como animal de tiro, aunque no sin funestas consecuencias según mantenían algunos, como Navarrete, que abogó por la prohibición de su cría¹²¹. Ya en 1620 sonaba la voz de alarma de que se estaba extendiendo su uso en los coches, aunque estaban permitidas sólo fuera de la corte a los que labraran 25 fanegas, según rezaba la pragmática de 1619¹²². Hasta esa fecha parecen haber sido pocos los que había usado mulas en los coches¹²³, pero de la misma forma que la

¹²⁰ Un escrito de 1678 recordaba las prohibiciones habidas al respecto. Según su anónimo autor, su uso estaba prohibido por siete leyes desde 1578 (por error escribía 1577) hasta 1632, asegurando que no se habían hecho tantas leyes para tema alguno como para prohibir el uso de las mulas en los coches, cfr. *Prohibición de traer mulas en los coches*, pp. 58-60.

¹²¹ En su discurso XLI, *De los daños que resultan de la cría de mulas*, aseguraba que prohibiendo su uso

en pocos años habría tanta abundancia de caballos, que valdrían a precios muy bajos, siendo tan al contrario el día de hoy, que con la introducción de las mulas animal monstruoso, y por esta razón incapaz a engendrar, ha menguado mucho la raza de caballos, y yeguas de España, tan celebrados en todo el mundo: con que demás de excusarse los que para coches se traen de Inglaterra, Frisia y Dinamarca, en cuyo cambio sale gran cantidad de dinero de España, habría tantos, que con poquísima costa comprarían los labradores yugadas de ellos: que si su labor no es tan buena como la de las mulas, es mucho menos costosa, así en el gasto del sustento, como en de las primeras <compras>; y si a un labrador se le muere una mula, que le cuesta cien ducados, queda destruido, y no lo quedará con la muerte de un caballo que valiera diez o doce ducados, si lo que se ha criado de mulas y machos hubiera sido de yeguas y caballos; y juntamente no se viera la desproporción de los precios a que por la poca cría han llegado los buenos caballos.

Navarrete, *Conservación*, p. 339. Por estas razones y otras se había pedido en diversas cortes la prohibición de las mulas, por ejemplo Madrid, 1534 y Valladolid, 1542.

¹²² En la consulta del 10-I-1620 el monarca respondía que tenía *entendido q se van introdugiendo coches de mulas y conviene remediarlo*, AHN Consejos Leg. 4421/10.

¹²³ Recordemos las licencias anteriores a 1600 que vimos en el capítulo II. Antes de 1611 también las hubo, pero fueron excepcionales. Don Hernando de Toledo, gentilhombre de cámara de Felipe II, pidió licencia de coche de 4 mulas, apuntando la Cámara que no fuera en Madrid, consulta del 10-VIII-1600, AHN Consejos Leg. 4416 nº 138; el conde de Nieva pidió licencia para poner mulas en el coche en su estado donde se retiraba, consulta del 31-V-1603, Leg. 4416/ 91; el conde de Orgaz pidió licencia para coche con mulas, siendo la Cámara favorable pero solo en su tierra, consulta del 26-II-1606, Leg. 4417/29. Claramente explicitaba la Cámara la negativa a dar licencia de coches de mulas cuando don Alvaro Carvajal limosnero mayor, pidió una que le fue negada. La Cámara decía que se habían dado algunas fuera de la corte y con causas precisas, como al obispo de Cuenca, pero para la corte no se acostumbraba a darlas *para no ser de consecuencia*, consulta del 19-VI-1606, Leg. 4417/56. El conde de Miranda pidió licencia para poder traer dos

pragmática de 1611 en lo relativo a los coches de 4 caballos fue incumplida, el uso de las mulas en los coches se fue imponiendo contra lo dispuesto en la ley desde 1620 en adelante. El fenómeno fue lo suficientemente importante como para que el debate de los años 20 se centrara en gran manera en el uso de las mulas, en buena parte, por sus implicaciones en la producción agrícola.

Desde comienzos de 1622 se empezaron a dar licencias para llevar mulas en el coche. En abril de 1622 el rey dio licencia a sus mayordomos¹²⁴, a partir de entonces y en los años siguientes, se empezó a conceder licencias de mulas a otros cortesanos como títulos¹²⁵, médicos¹²⁶, secretarios¹²⁷, miembros de los consejos¹²⁸, importantes eclesiásticos, como obispos¹²⁹ y otros personajes¹³⁰. El

coches con mulas, logrando el visto bueno de la Cámara y la anotación del rey: *esta bien no entrando los coches en la Corte*, consulta del 15-IV-1608, Leg. 4418/ 53. Tras la pragmática de 1611 no se concedieron licencias para coches de mulas, véase el caso del doctor Álvarez de Perea medico de cámara del rey cuya petición fue vista favorablemente por la Cámara, pero el rey ordenó: *escusese esto por agora*, consulta del 8-XI-1614, Leg. 4420/179. Parecido fue el caso de don Galceran Albanell maestro del príncipe, que pidió licencia para poner mulas en su coche para poder seguir a su alteza cuando iba de camino, aunque la Cámara estuvo de acuerdo, el rey ordenó: *Escusese esto*, consulta del 19-III-1616, Leg. 4420/33. Las pocas excepciones que conocemos confirman la regla, solo se concedían licencias para coches de mulas fuera de la corte; don Pedro de Mendoza señor de una villa cerca de Soria consiguió una, consulta del 8-IX-1617, Leg. 4421/144 y don Jerónimo de Camargo oidor de la Chancillería de Valladolid, otra, argumentando tener su casa en Agreda pero vivir la mayor parte del año en una aldea a dos leguas y recordando el caso del anterior, consulta del 16-II-1618, Leg. 4421/27.

¹²⁴ Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte...*, p. 121.

¹²⁵ El almirante de Aragón pedía licencia de coche de mulas, consulta del 23-I-1622, AHN Consejos Leg. 4422/16; licencias para coche de mulas para el conde de Monterrey, el príncipe de Esquilache y el doctor Garçon, médico de la familia de la reina, en la consulta del 9-XI-1624, Leg. 4423/185. (para el príncipe de Esquilache también en consulta del 4-II-1625, AHN Consejos, Leg. 13193-5). Don Juan Portocarrero conde de Medellín pidió licencia para coche de mulas porque tenía una hacienda en Canillejas a una legua de la corte, consulta del 19-IV-1625, Leg. 4423/81; el marqués de la Hinojosa del consejo de Estado y presidente de Indias pedía licencia para coche de mulas, consulta del 19-IX-1626, Leg. 4423/113; el duque de Pastrana, cazador mayor, pedía licencia de coche de mulas, consulta del 2-X-1626, Leg. 13193-75.(con fecha del 14-X-1626, AHN Nobleza Osuna Leg. 1977 n° 35/1); el marqués de Aytona del consejo de Estado, pedía licencia de coche de mulas, consulta del 8-VII-1624, Leg. 13192-8 (50).

¹²⁶ El doctor Antonio de Santa Cruz pedía licencia de coche de dos mulas como se había hecho con sus compañeros el doctor Mercado, el doctor Valle y el doctor Ruiz, consulta del 20-VI-1620, AHN Consejos Leg. 4421/78; el doctor Alonso Romano cirujano de cámara pedía licencia para coche de mulas porque en Móstoles tenía labranza, consulta del 30-VIII-1625, Leg. 4423/176, también el doctor Francisco de Herrera pedía licencia coche de mulas, consulta del 24-X-1626, Leg. 4423/137; el 30-IX-1624 se consultaba la licencia para coche de mulas de Alonso Núñez, Leg. 13192-9 (82); el 19-III-1625 la de Juan Gutiérrez, médico de cámara de la reina, Leg. 13193-35. El 7-VII-1625 fue consultada la licencia de Juan Pérez médico de cámara del Cardenal Infante, Leg. 13193-80.

¹²⁷ Pedro de Contreras y Juan de Insausti, secretarios, pidieron licencia para coche de mulas, consulta del 27-VII-1625, AHN Consejos, Leg. 13193-93.

caso es que una vez abierta la mano, los intentos de ir en coche de mulas se sucedieron continuadamente.

3. 3. 2. 2. *La pragmática de 1628*

A finales de los años 1620 parecía adivinarse que ni la agricultura se estaba adelantando todo lo esperado a raíz de la pragmática de 1619, ni la prohibición de ir en coches de mulas se obedecía, de hecho estas se extendían novedosamente. Como sucedió en los años inmediatamente anteriores a 1619, diversas instituciones se quejaron de los males del campo dando lugar a un ambiente propicio para la reforma, de forma que en la segunda mitad de la década el debate sobre el uso de las mulas en los coches volvió nuevamente a la palestra. Unos abogaban por dejar que los labradores tuvieran coches de mulas, otros querían eliminar los coches de los labradores completamente. Ambas posturas chocaron en 1627. En las Cortes se trató el 15 de marzo de 1627 de los inconvenientes que resultaban de tantos coches de mulas como había en contravención de pragmáticas y condiciones de millones, acordándose que don Juan Fernández de Castro y don Luis de Guzmán, procuradores de Burgos y Segovia, como comisarios se dirigieran al rey e hicieran

¹²⁸ Don Antonio Pereira del Consejo de Portugal pedía licencia para coche con mulas, consulta del 27-VI-1625, AHN Consejos, Leg. 13193-73; el doctor don Pedro Cifuentes de Loarte del Consejo de Inquisición, tesorero y canónigo de Toledo, en *consideracion a su habito y a que las vacaciones ha de ir a Toledo a residir en su Iglesia*, pedía licencia para coche de mulas, consulta del 10-VI-1626, Leg. 13193-34, Baltasar de Álamos, consejero de Hacienda, pedía licencia para coche de mulas, consulta del 1-XII-1626, Leg. 13193-86.

¹²⁹ El obispo de Oviedo pedía licencia para coche con mulas por *la aspereça de la tierra y falta de mantenimiento para cavallos*, consulta del 27-II-1622, AHN Consejos Leg. 4422/45; el obispo de León pidió licencia para coche de mulas pues la tierra era áspera y fragosa, consulta del 5-II-1623, Leg. 4422/21; el obispo de Zamora pidió licencia de coche de mulas para poder gastar en los pobres lo que ahoraba en caballos, consulta del 22-II-1625, Leg. 4423/70; el obispo de Badajoz también pidió licencia de coche de mulas, consulta del 27-IV-1622, Leg. 4422/90; el arzobispo de México pidió licencia para traer mulas en sus carrozas en la corte, consulta del 4-X-1624, Leg. 13192-9 (84) y lo mismo hizo el Patriarca de las Indias, consulta del 3-II-1623, Leg. 4422/18.

¹³⁰ Don Luis de Sosa, alcalde de la ciudad de Bexa, en Portugal, pedía licencia para andar en coche de mulas en Madrid, consulta del 10-II-1625, AHN Consejos, Leg. 13193-10; Francisco de Rojas y Córdoba, hermano del duque de Sessa, pedía licencia de coche con mulas porque asistía mucha parte el año en una aldea y se le hacía *de mucha costa* tener un coche de mulas para ir y venir a Madrid y otro de caballos para la corte, consulta del 8-IV-1625, Leg. 13193-43; la viuda Luisa de Alvarado pedía licencia para coche de dos mulas, consulta del 31-VIII-1626, Leg. 13193-84; Juan de Castañeda receptor general del Consejo de Inquisición, pidió licencia para coche de mulas argumentando que sembraba cantidad de tierras en la villa de Madrid y que labraba muchas viñas, para lo que siempre le eran menester mulas. La Cámara se mostró en contra porque *esto tiene mucho inconveniente*, pero el rey contestó: *El inquisidor general ha pedido esto y assi sin*

diligencias con el Presidente del Consejo, con Olivares y con los ministros necesarios, ordenándose para ello un memorial. Este se presentó el 19 de mayo y fue inmediatamente aprobado. Su tenor era el siguiente:

El reyno dice que a causa de los muchos coches de mulas que ay, demas de no guardarse las leyes y Prematicas que lo prohiven, se dificulta grandemente la labrança y tragineria por no allarse a comprar mulas y crecense el precio dellas, por pagarlas aventajadamente los que las traen en coches, y siendo la ganancia tan grande, los dueños de las hieguas las echan a garañones, en gran diminucion y falta de la cria de cavallos, que es tan importante su conservacion y aumento; y tambien del ganado bacuno por obligar a los labradores que usen de vacas para las labores, y es muy conocido el daño que desto resulta, y por dexarse las tierras por labrar y ser los portes de todas las cosas muy subidos y siendo sobre tanta carestia de ellas, redundan en perjuicio general, y mucho mas para los pobres, y por ser tan digno de remedio, Suplica a Vuestra Magestad mande que con todo rigor se guarden las leyes, y en su cumplimiento no se permitan coches de mulas sino en los lugares fuera de la Corte, por los que labraren y sembraren veinte y cinco anegas de tierra en cada un año, en conformidad de la condicion quarenta y cinco del quinto genero del servicio de los diez y ocho millones que corre, que asimesmo esta concedida en el de los doce¹³¹.

Casi simultáneamente, el 24 de mayo de 1627, los sexmeros de los lugares de la jurisdicción de Madrid pedían al monarca que prohibiera el uso de las mulas en los coches, recientemente introducido, según decían. Aseguraban que *de poco tiempo a esta parte se ba introduciendo andar de rrua con mulas en coche y a cavallo anssi en esta Corte como en otras partes*, lo cual tenían por muy gran daño para las labores de pan y vino y otros frutos, *porque con estos se encareçen las mulas y los labradores lo Padecê por costarles a preçios excessivos*. Recordaban como habiéndose reconocido el daño en tiempo de los reyes anteriores se había prohibido ruar con mulas en los coches y ahora suplicaban al rey se siguiera en la misma línea y se mandara *quitar y vedar que en ello se hara serv^o a Dios nr^osr y Grande bien y benef^o a los dhos Labradores¹³²*. El 1 de junio se consultó en el Consejo la queja del reino. Los dos memoriales de los sexmeros y del reino fueron consultados nuevamente el 20 de junio por el presidente del Consejo que tras resumir sus

embargo de los inconveni.s que se repressentan sera bien que se despache esta licencia, consulta del 19-IX-1622, AHN Consejos Leg. 4422/203.

¹³¹ Cortes, vol. XLV, pp. 428 y 495-496.

¹³² AHN Consejos Leg. 51438/1.

contenidos, proponía al rey que mandara que *la prohibición de los coches de mulas en la Corte y fuera de ella se guarde inviolablemente* como lo disponían las condiciones de millones, pudiéndose permitir coches de machos pues no había tantos inconvenientes para la labranza. Añadía que *esto importa sea sin excepción de personas porq aviendola no se podra conseguir el fin q se desea pues no an de faltar razones para q lo que se dispensare con una se haya de haçer con otros*, práctica que había dificultado la solución de este daño y que había conducido *hasta el estado presente*. A pesar de la opinión favorable del rey, el asunto no fue más lejos por el momento¹³³.

Como quiera que no se adelantara nada en ello, las Cortes volvieron al asunto el 27 de marzo de 1628 con nuevas ideas. Pensaban los procuradores que podía ser de *estorbo* la condición de millones que disponía que pudieran traerlos fuera de la corte todos los que labraran 25 fanegas, acordándose entonces que no se usara de esa condición, avisándolo por voto consultivo a las ciudades, para que en caso de estar de acuerdo se quitara. Se ordenó escribir un memorial que se dio por aprobado y que fue

leído el día siguiente, repitiendo el del 19 de mayo de 1627 y añadiendo que esto era *por voto consultivo*, dejando el decisivo a las ciudades *para que viniendo en ello se execute* y suplicando a su majestad que lo tuviera *por bien*¹³⁴.

Con esta postura, las Cortes apostaban por eliminar del todo las mulas en los coches aguando la pragmática de 1619 y la condición de millones que la había hecho posible. Entretanto, las gestiones en las Cortes seguían su curso y el 3 de abril los comisarios encargados de interceder ante el monarca para que no hubiera coches de mulas *por los inconvenientes que esto tiene*, decían en el reino que el Conde duque les había asegurado que desde hacía días estaba firmada la pragmática en que el rey lo mandaba¹³⁵. El 8 de abril, don Juan Fernández de Castro y don Juan Temiño comunicaban también al reino como habían puesto al corriente al Presidente del Consejo sobre lo resuelto, la derogación de la condición de millones y como le habían pedido *diese permission para escribirlo a las ciudades y*

¹³³ En la consulta se lee: *diose orden a los alcaldes, pero se a suspendido*, AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹³⁴ Cortes, vol. XLVI, pp. 338 y 344-345.

¹³⁵ Cortes, vol. XLVI, pp. 350-351.

*villa de voto en cortes para que viniendo por voto decisivo se ejecutase. Ese día se acordó que para el lunes 10 se tratara lo que convenía hacer y que para ello se llamara a los procuradores que faltaban*¹³⁶. Sin embargo, no fue hasta el 15 de julio que se abordó nuevamente la cuestión. Se deja adivinar que las ciudades no dieron su voto decisivo para derogar la condición de millones y prefirieron dejar las cosas como estaban, especialmente en ese momento, cuando se estaban negociando nuevas condiciones de millones. El caso es que entre las condiciones que se pusieron entonces la nº 16 rezaba:

Es condicion que no se permitan ni puedan traer coches de mulas en la Corte si no fuere de las personas Reales, y fuera de la Corte se guarde lo dispuesto en la condición quarenta y cinco del quinto genero del servicio de los diez y ocho millones.

La contestación real fue una negativa a las pretensiones de las ciudades: *La Ley que pide el reino para la Corte se guarde en todo el sin envargo de la hecha en virtud de la condicion 45 del quinto genero del servicio de 18 millones*¹³⁷. Pero en las Cortes se insistió en favorecer con el uso del coche a los que labraran 25 fanegas¹³⁸. El 26 de agosto se revisaron las condiciones que no habían sido concedidas, entre ellas la decimosexta. Se repitió su enunciado, la respuesta real y se retomó el argumento central de la pragmática de 1619, se podría usar coche labrando 25 fanegas, condición que se puso,

¹³⁶ Cortes, vol. XLVI, p. 362.

¹³⁷ Cortes, vol. XLVII, p. 91. Es de imaginar que recién hecha la pragmática que prohibía las mulas, Olivares *dixit*, el rey no se iba a avenir a modificarla, esperando antes que cedieran las ciudades.

¹³⁸ El 25 de agosto se vieron otra vez las condiciones del servicio y con respecto a la nº 16 y dada la respuesta del monarca se propuso se *suplique a Su Magestad mande concederla como esta concedida*. No era errata o lapsus este *concedida*, (lo que significaría aceptar la propuesta real), los procuradores se referían a que estaba concedida en anteriores condiciones de los servicios, como no dejaron de repetir en los meses siguientes. De este acuerdo fueron don Juan Fernández de Castro y don Alonso de Castro (Burgos), Blas Álvarez y don Antonio Castañón, (León), don Antonio de Boorques y el conde de Alcaudete (Córdoba), don Juan de Loyola (Murcia), don Juan de Vera (Jaén), don Martín de Castilla y don Juan Terniño (Guadalajara), don Diego Enríquez (Segovia), don Cristóbal de Moya (Salamanca), don Juan de Vega y Antonio de Villafranca (Valladolid), y el marqués de Torres y Alonso Sánchez Hurtado (Toledo). Don Cristóbal de Covaleta (Jaén), Pedro Moran (Zamora) don Antonio de Carvajal (Salamanca) y Luis Caja (Cuenca) repitieron lo que habían votado cuando se votó el servicio. Don Luis de Guzmán (Segovia) y don Pedro de Torres (Madrid), dijeron *que no se replique, sino se acete la condicion como su Magestad la envio concedida*, Cortes, vol. XLVII, pp 144-145.

con mira de que con esto se animasen muchos a labrar y ubiese pan a menor precio, y con experiencia se a visto que en quanto a esto a sido provechoso, y que lo que pide remedio es que no se cumple en la Corte lo contenido en dichas condiciones que no se ponen aora de nuevo porque estan concedidas si no se insta en que se execute lo dispuesto en ellas.

Pero la respuesta real fue la misma; *Guardese lo probehido*¹³⁹. Un par de semanas más tarde, el 11 de septiembre, se publicaba la pragmática, magra victoria del rey aunque aun no se vislumbrara, por la que se prohibía *ruar en coches de mulas*¹⁴⁰. La pragmática pretendía erradicar totalmente el uso de las mulas en los coches que se había extendido impunemente a raíz de la pragmática de 1619, pues

so color de la dicha cedula, y de licencias mias, que dizê algunos tienen, y de la que otros se hâ tomado por su propia autoridad, para traer de rua, ansi en esta Corte, como fuera della, coches de mulas, ora seâ labradores, ora no lo seâ, la desorden ha sido y es tan grande.

El daño a los reinos era *universal*, tanto en lo referente a la crianza -dado que la de los caballos se va *extinguiendo totalmente con la introduccion de los coches de mulas*- como en lo referente a *la labrança y carreteria*, porque las mulas habían llegado a tan subidos precios que a los labradores les era imposible adquirirlas, mientras que si no se ocuparan en el servicio de coches de rúa sino *en el exercicio propio, y natural suyo*, habría suficientes para la labranza y carretería y las podrían comprar los labradores con comodidad. Como pedían las Cortes urgía poner remedio a estos males, quedando prohibido sin embargo de la cédula de 1619 y de las licencias dadas, que se pudiera ir en coche de rúa con 2, 4 o 6 mulas. Sólo se permitía ir en coche de mulas de 5 leguas para abajo, para andar de camino, so pena de pérdida de los coches, las mulas y sus aderezos y 50.000 mrs. Ningún cochero podría traer coche de mulas so pena de destierro por un año por la primera vez y de dos años por la segunda. La ley entraba en vigor 40 días después de publicada¹⁴¹.

¹³⁹ Cortes, vol. XLVII, p. 156.

¹⁴⁰ Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte de España*, p. 291.

¹⁴¹ *Prematica y ley, que su Magestad ha mandado promulgar, y que se guarde, para que nayde traiga mulas en coche*, 1628, *Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley XI*. Las citas de AHN Consejos Libro 1213, f. 466. La ley decía exactamente:

A pesar de todo, la prohibición no era tan estricta como parecía; la permisión de andar de camino distancias menores de 5 leguas venía a significar que desde las puertas de la villa podían salir en coche de mulas quienes tuvieran sus quifiones en los pueblos incluidos en unos 20 kilómetros a la redonda. Es de imaginar que a los cortesanos señores de vasallos y a los nobles que poseían quintas y casas de placer cerca de la corte gustó semejante medida¹⁴², mucho menos a aquellos elementos de la élites urbanas que solo podían salir en coche al campo pero no podían ir de rúa con sus mulas por sus villas y ciudades a no ser que compraran caballos para ello. En cualquier caso, parece que esta relajación contribuyó a aumentar el uso que se quería prohibir y abierta la mano de los coches de mulas, muchos quisieron sumarse al nuevo tren.

Como todas las pragmáticas restrictivas, esta también dio alas al intento de muchos de conformar un núcleo de elegidos dentro de los privilegiados y que se suscitara dudas acerca de su aplicación de forma inmediata y a tan gran escala evidenciaba la fuerte presión existente¹⁴³. Las prohibiciones alentaban a muchos a

Mandamos, que sin embargo de una cedula despachada en ocho de junio de mil y seyscientos y diez y nueve, ninguna persona, aunque labre veynte y cinco fanegas de tierra, ni otras qualesquiera de qualquier estado, calidad, o condicion que sean, assi Ecclesiasticas, como seglares, sin embargo assi mismo de qualesquiera licencias que tengan nuestras, puedan usar, y usen de coches de rua, assi de dos, como de quatro, o seys mulas, en virtud del dicho contrato del Reyno, y de lo dispuesto por la ley quinta, titulo diez y nueve, libro sexto [la pragmática de 1578 que prohibía ir en coche si no era con 4 caballos]: la qual queremos que de aqui adelante tenga fuerça, y vigor, como le tenia antes de la publicacion de la dicha cedula, salvo en aquella parte que trata de las cinco leguas: porque en esta queremos que se guarde, y execute una ley promulgada en esta Corte por el Rey mi señor, y padre, que santa gloria aya, en quatro dias del mes de Abril de mil y seyscientos y onze años, en la qual se dispone, que puedan caminar todos en coches de mulas qualquier camino, aunque sea de cinco leguas abaxo, ora sean propios, alquilados, o prestados: Y es nuestra voluntad, que lo que se ha dicho en quanto a los coches, sea, y se entienda lo mismo en carroças, y en carricoches, y en otro qualquier genero de coches.

¹⁴² En un radio de 20 kilómetros de Madrid estaban Aravaca, Pozuelo, Las Rozas, Majadahonda, Alcorcón, los dos Carabancheles, Parla, Getafe, Villaverde, Pinto, Morata, Vallecas, Vicálvaro, Coslada, Rivas, Barajas, Paracuellos, San Sebastián de los Reyes, Fuencarral, Hortaleza, Canillas, Vaciamadrid, Fuenlabrada, Arganda, Algete, Valdemoro, Alcobendas, Torreloa, Ciempozuelos, Leganés o Torrejón de Ardoz.

¹⁴³ Según su enunciado, en la corte sólo podían ir en coche de mulas las personas reales. Pero el 21 de septiembre aparecía una primera duda consultada al monarca, suscitada por los coches de palacio,

en que no solo andan los criados de VM sino los prestan y dan a otros Cavalleros y personas que se encuentran por la Corte en ellos, y quien los vee andar facilmente presume que comiença a quebrarse la observancia de la Prematica, porque no todos conocen los coches, y conocen las personas que van en ellos que no son criados de VM, ni todos los criados aunq lo sean son conocidos por tales. Y parece que algunos señores Grandes y Titulos, y Prelados podrian sentirse de ver andar en coches de mulas a otras personas y que se los quitassen a ellos, y porque de presente esta pendiente una causa de tres Cavalleros a quien denunciaron porque andavan en un coche de mulas que se dixo ser

esperar su incumplimiento para unirse a él, especialmente cuando se trataba de altos personajes¹⁴⁴. La cuestión era, como subrayaba el propio rey, que entre los deseos de reforma y las necesidades representativas de la sociedad antiguoregimental se abría una brecha insoluble cuyo único tratamiento era en muchos casos imponer un remedio y luego frenar y dejar hacer.

de su Magd la Reyna nra Srª y el coche se remitió luego a la Cavalleriça, pero ellos estan presos y denunciados para llevalles la pena; me a pareçido dar cuenta de ello a VM para saber su gusto en esto.

El mismo problema se plantea con respecto a los Cardenales, nuncio del Papa y embaxadores que se hallan en esta Corte, los cuales

pretenden ser privilegiados para poder traer coches de mulas, los quales si se viessen solo quando ellos andan en ellos, o sus criados les van acompañando tras su coche principal no seria de mucho inconveniente porque se reconoce que son personas privilegiadas, Pero andan en ellos sus criados no siendo conocidos por tales, y los prestan a hombres y mugeres particulares que se ven en ellos por las calles, a cuyo exemplo querran presto todos traer sus coches de mulas y pareçe se les deve dar orden en esto=

Entre ellos eran los embajadores, título que escondía personajes de variadas layas como se comentaba desde el Consejo, uno de los puntos más problemáticos:

Tambien pretenden usar de este privilegio los que en la Corte abusan del nombre de embaxadores, en que es de advertir que para el privilegio de no estar sujetos a Prematicas, solos solian ser admitidos los embaxadores, Nuncio del Papa, del emperador y Reyes, y Republica de Venecia, que son los que tienen asiento en la Capilla, Pero los de otros Potentados, y Republicas, y Malta, no suelen ser comprehendidos en estos ni otros privilegios, y su propio nombre es de Agentes, o Asistentes, y no Embaxadores.

Se preguntaba al rey que aclarara si en el asunto de los coches de mulas habían de ser privilegiados todos reparando que esto sera exemplo para otras qualesqr Prematicas. La respuesta real tenía varias partes. Con respecto a los coches de la caballeriza el monarca era claro; eran los coches los privilegiados, no sus usuarios, pero en relación a los ministros extranjeros dio una solución muy contemporizadora, que ponía de manifiesto los límites de la igualación legislativa que pretendían los consejeros, que a pesar de todo, tenían razón, como subrayaba el rey:

los coches de palacio tengan privilegio los q conduciere en ellos no, fuera de los q andan en estos coches por officio o los que tuvieren orden mia, de la Reyna, de mi hermano, o de mi caballerizo mayor, y enbiaraseos una memoria dellos para q esteis advertido y hagais justicia en los denunciados, y a los cardenales nuncios y enbajadores q tienen assiento en mi capilla podreis hacer dar recados para q no usen dellos sino en la conformidad q apuntais por el exemplo, y no por la ley, y a los otros enbajadores con titulo de tales de potentados affectos para sus solas personas no se puede executar rigor con ellos no obstante ser cierto lo q decís.

El 7 de diciembre llegaba al presidente del Consejo Jerónimo Villanueva, la respuesta del monarca con las personas que podían andar en sus coches de mulas, que eran los caballerizos mayores y el primer caballerizo del rey, de la reina y del infante cardenal, AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁴⁴ Consultando la licencia de coche de mulas del arzobispo de Sevilla, decía la Cámara que existía el *inconviniente* de que *pretenderan lo propio todos los grandes, y Prelados y pareçe q no se les podra negar*. El monarca contestaba que *por estar de camino para ir acompañando a mi hernª parece q no puede aver consecuencia y assi se le puede dar esta licencia con la calidad dicha*, consulta del 30-IX-1628, AHN Consejos, Leg. 13194-99.

3. 3. 2. 3 La pragmática de 1632

Con la autoridad que había de dar la denuncia de semejantes irregularidades, las Cortes no cesaron de pretender que se modificara la ley, cosa que lograron en poco tiempo, pendientes como estaban los millones. El 21 de mayo de 1629 el reino votó si se pondría o no por condición del nuevo servicio que se permitiera ir en coche de mulas a los que sembraran 25 fanegas. Su argumentación estribaba en que la prohibición no había sido eficaz más que parcialmente y que en la corte no se había logrado frenar el uso de las mulas¹⁴⁵. En esta ocasión la respuesta del monarca fue afirmativa, en octubre se aceptó que los que labraran 25 fanegas pudieran tener coches de mulas en cualquier lugar del reino salvo en la corte, es decir, se volvía a la pragmática de 1619 y se derogaba la de 1628, tan sólo un año después de su publicación¹⁴⁶.

No obstante la rapidez con que se sustanció la respuesta, la pragmática tardó bastante en aparecer, hasta las siguientes Cortes de 1632. Parece no obstante,

¹⁴⁵ *En la ocasión del servicio de los diez y ocho millones que en estas Cortes concedio el Reyno a Su Magestad, se puso por condicion que no se pudiesen traer coches de mulas en la Corte, si no fueren de las personas Reales y fuera de la Corte se guardase lo dispuesto en la condicion quarenta y cinco del quinto genero del servicio de los diez y ocho millones antecedentes; a que se respondio: La ley que pide el Reyno para la Corte se guarde en todo el, sin embargo de la hecha en virtud de la dicha condicion. Y aviendo el Reyno hecho replica que la quarenta y cinco de los diez y ocho millones estava concedida en el de los doce, y que disponia que qualquyiera que labrase y sembrase veinte y cinco fanegas de tierra cada año pudiese tener coche de mulas, como no fuese en la Corte con mira de que con esto se animasen a labrar y hubiere pan a mejor precio, y que con experiencia se avia visto que en quanto a esto avia sido provechoso, y que lo que pedia remedio era que no se cumpliera en la Corte lo contenido en dichas condiciones, y que no se ponen ahora de nuevo porque estaban concedidas sino se instava en que se executase lo dispuesto en ellas, y respondio Su Magestad se guardase lo provehido, y no ha sido remedio para la Corte donde le avia de aver, porque se traen coches de mulas como antes, y los que labran veinte y cinco anegas conforme la condicion, no goçan deste beneficio, que es util que le tengan para que se alienten a sembrar las tierras sin acrecentar costa, pues es llano que en general solo se aprovecharan de usar de traer coches de mulas en necesidad precisa, por no faltar a la labor, y asi se pone por condicion de este servicio lo que dispone la quarenta y cinco del quinto genero del servicio de los diez y ocho millones y del de los doce para que en su conformidad, los que labraren veinte y cinco anegas de sembradura puedan tener coches de mulas como sea fuera de la Corte.*

De este acuerdo fueron don Juan Fernández de Castro, don Antonio Castañón, Francisco Ruidiaz de Pineda, el marqués de los Trujillos, el conde de Alcaudete, don Toms Galtero, don Juan de Vera, don Cristóbal de Covaleta, don Juan Temiño y Damián de Torres. Tras la votación se regularon a él don Antonio de Castro, don Luis de Guzman y el conde de Molina. Los procuradores Blas Álvarez, don Diego Enríquez y el licenciado Martín Hortiz *dijeron que no se haga novedad*. Luego se reguló a este voto don Pedro de Torres. Don Nuño Múgica, Cristóbal Peña Pardo, don Juan de Vega y Alonso Sánchez Hurtado *dijeron que alce la Pragmatica para todos*. Cortes, vol. XLVII, pp. 331-334.

que aunque entre octubre de 1629 y julio de 1632 la pragmática no vio la luz, estuvo vigente su contenido, facilitando a las élites urbanas usar de coche con mulas¹⁴⁷ y dando alas a la emulación de los cortesanos que pretendían lo mismo, con harto peligro de echar a pique las restricciones¹⁴⁸. Al comenzar las nuevas Cortes en 1632 el tema del coche volvió a estar en candelero vinculado al servicio y con nuevas pretensiones, como la nunca vista de que también en la corte se pudiera ir en coches de mulas labrando 25 fanegas, pretensión que no fue aceptada por el rey¹⁴⁹. El 18 de junio se vio que condiciones se innovaban o alteraban para la concesión de los millones. La condición 37 del 5º género recordaba como por la condición 45 del 5º género se disponía que cualquiera que labrara 25 fanegas de tierra al año podía tener coche de dos mulas, no siendo en la corte, a lo que se añadió, *que se pueda tener y andar y para en quanto a esto se alça la prohibicion que por la condicion esta puesta*. La respuesta del rey fue: *Sera destruir totalmente la rraza y cria de cavallos y por el consiguiente el exercicio militar que junto con el daño de los labradores deniega esta condición*.

¹⁴⁶ El 19 y el 20 de octubre se veían en el reino la cédula del día 16 aceptando la condición para el nuevo servicio y el contenido de este, Cortes, vol. XLVII, pp. 408-409, 429-430 y 448-451.

¹⁴⁷ Don Cristóbal Enríquez de Soria vecino de Ciudad Rodrigo, pedía licencia para coche de mulas *pues labrando veinte fanegas de tierras le pudiera traer sin ella conforme a una de las condiciones de m.nes*. La Cámara estuvo de acuerdo porque *la pragmática que lo prohíbe no deroga la condición de millones y en Ciud. Rº no tiene inconveniente*, consulta del 31-XI-1630, AHN Consejos Leg. 4425/225.

¹⁴⁸ Como se deduce de una consulta del 10 de mayo de 1631 en la que la Cámara recordaba al rey que el 30 de marzo de ese año había escrito al Presidente del Consejo que resolvía favorablemente la petición de don Fernando de Porras y Toledo, sargento mayor del partido de Madrid para que *por su impedimento tan sabido* se le revalidara la licencia de coche que había recibido el 22 de octubre de 1624; la Cámara sin embargo, aconsejaba al monarca que suspendiese la orden, como así ordenó, representándole,

quan dañosa consequencia sera abrir puerta a la derogacion de las pregmaticas, que con tan maduro acuerdo se ha servido VM de hazer sobre esto y que si en tiempo que como a VM es notorio se esta tratando de su execucion por las conveniencias que obligaron a la prohibicion de coches de mulas se dispensase con ellas todo se frustraria en descredito de las Leyes mayormente que aunque sera cierto como lo es el impedimento de D ferdº de Porras no le sobrelleva mas el darle esta permission de traer coche de mulas que el tenerle de cavallos y la singularidad en el quando ay tantos grandes que tratan desto puede ser de ynconveniente y assi siendo VM servido deve mandar suspender la execucion desta orden y denegar a D fernando la licencia que pide.

AHN Consejos Leg. 4425/63.

¹⁴⁹ Además del razonamiento tradicional para prohibir el uso de las mulas en la corte, que no era otro que el fomento de la agricultura, cierto memorial de 1678 que trataba justamente de los problemas del uso de mulas en los coches aseguraba que la pragmática de 1619 se había dado para *alentar a la labrança, y favorecer a los Labradores*, pero quedaban prohibidas en Madrid por

El 1 de julio se veía nuevamente la condición 37, lo añadido a ella sobre traer en la corte coche de mulas y lo respondido por el rey el 18 de junio, acordándose *quede como viene*¹⁵⁰. La condición pasó finalmente el 13 de julio de 1632 en el 5º genero con el nº 44 que trataba del alivio de los reinos¹⁵¹. Por la Cedula real de 27 de julio de 1632 aparecía la pragmática por la que se daba licencia a quien labrare en un año 25 fanegas de tierra

para que pueda andar en coche de dos mulas en qualesquier Ciudades, Villas y lugares destos nuestros Reinos y señorios como no sea en la mi Corte sin incurrir por ello en pena alguna de las contenidas en las pregmaticas que lo prohiven no embargante aquellas y otras qualesquier leies y pregmaticas de estos mis Reinos y señorios que aia en contrario con las quales para en quanto a esto toca dispensso, lo abrogo y derogo, casso y doy por ningunas y de ningun valor y efecto quedando en su fuerça y vigor para en lo demas.

Nadie más, no siendo persona real, podía traer coche de mulas en todo el reino¹⁵².

Como había sucedido en otras ocasiones, la ley fue poco a poco incumplida y la costumbre de ir en coche de mulas se fue extendiendo paulatinamente a pesar de la pragmática. Los primeros que lo hicieron contaron con el beneplácito de las

no tenerse por conveniente, ni decente, que adonde esta el Rey nuestro Señor se anduviesse con Coches de Mulas, cfr. Prohibicion de traer mulas en los coches, pp. 31-32.

¹⁵⁰ Cortes, vol. L, pp. 143 y 225.

¹⁵¹ *Por no labrarse muchas tierras por falta de quien se aplique a ello, resulta no haver en todos los lugares destos Reinos mucha abundancia de pan y valer a precio acomodado, y que haya gran veneficio para los diezmos, tercias, Reales y Alcavalas creciendo como precissamente crecerian, las cosechas, cossa tan necesaria ul util publico, y para prevenir del remedio que en esta parte puede haver, y que en las ocasiones del servicio de Su Magestad aya mas cavallos no los ocupando en los coches, se pone por condicion que Su Magestad de licencia general que qualquier persona de qualquier estado y calidad que sea, que labrare en cada un año veinte y cinco hanegas y las sembrare, pueda traer y andar en coche de dos mulas, como no sea en esta Corte, y ninguna otra persona de qualquier calidad que sea, no siendo las personas Reales, pueda traer coche de mulas en todo el Reino, Cortes, vol. LI, pp. 67-68.*

¹⁵² Cortes, vol. LI, pp. 353-354. La condición se convertía en pragmática dada en las Cortes de 1632, que rezaba exactamente:

Por quanto por los Procuradores de Cortes de mis Reynos me fue suplicado, que sin embargo de la prematica publicada en estos Reynos en quatro de febrero de seyscientos y veynte y ocho años, que es la ley antecedente, tuviesse por bien de permitir, que los que labrassen, y sembrassen veynte y cinco fanegas de tierra cada año pudiessen traer coche de dos mulas, por el gran beneficio que desto resultaria a la labrança, y criança, con que tambien avria mas cavallos, no ocupandose en los coches: Ordeno, y mando, que sin embargo de la dicha prematica, se guarde, y cumpla lo dispuesto por la ley once deste título, con tanto que ninguna otra persona de qualquier calidad que sea, no siendo Real, pueda traer coche de mulas en todo el Reyno, cfr. Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley XII.

Cortes, que lograron excluir de su cumplimiento a un importante número de personajes. Con la cédula de 16 de octubre 1629 aún reciente y antes de que las Cortes acabaran, varios personajes trataron de hacerse con licencias para ir en coche de mulas en la corte, donde quedaban expresamente prohibidas. A mediados de noviembre se vio una petición del conde de Molina en la que suplicaba al reino le hiciera merced de dispensarle de la prohibición a él y sus hijos debido a que teniendo tierras cerca de Madrid *adonde le es fuerça acudir muchas beces el tener coche de mulas solo por ello le era de gran incomodidad y no tenía hacienda para lo uno y lo otro*. Según el conde esto no iba en perjuicio de nadie, pues era de la prohibición de donde

los labradores vienen a ser perjudicados, pues vienen a no poder prevalerse de la venta de las mulas grandes y crecidas que para esto se criaban y traian a bueltas de otras, quedandose con las menores que heran a proposito para sus labranças y grangeando con las mayores, que las vendian aqui, con que las demas con que se quedavan les venian a salir a moderados precios.

A él se unió el marqués de la Torre que argumentó similarmente. Trato el reino el asunto y decidió que los dos titulados pudieran andar en coche de mulas en la corte, *que para en quanto a esto y por esta vez, dispensa con lo dispuesto en las condiciones de millones que lo prohiben, quedando en su fuerça y vigor para lo de mas adelante*¹⁵³. Las peticiones no se hicieron esperar y varios titulados se aplicaron a ellas en diciembre, como el marqués de la Puebla, gobernador y presidente de Hacienda y el marqués de Alcañices, cazador mayor del rey. Seis de los procuradores votaron se guardasen las condiciones de millones, la mayoría estuvo por acceder a las peticiones de los nobles¹⁵⁴, la espita se abrió y sólo se interrumpió con el fin de las Cortes. Empezadas las nuevas, a partir de septiembre de 1632 se sucedieron de nuevo las peticiones en masa. El 27 de septiembre trató el reino de que el duque de Nájera y Maqueda,

tiene pedido se alce la condicion de millones que dispone no se pueda andar en coche de mulas si no fuere segun lo en ella contenido y voto lo que seria

¹⁵³ Cortes, vol. XLVIII, pp. 161-163. La mayoría de los procuradores estuvo a favor de dar su consentimiento como hicieron por voto consultivo, dejando el decisivo en las ciudades.

¹⁵⁴ Cortes, vol. XLVIII, pp. 366-367.

bien hazer y acuerdo de conformidad de dispensar con la dicha condicion por lo que le toca y por esta vez para que el Señor Duque de Najera y Maqueda pueda andar en coche de mulas, quedando en su fuerça y vigor la dicha condicion para lo de mas adelante.

Lo mismo se hizo con el duque de Híjar, el marqués de Malagón, don Antonio de Mendoza, secretario de su majestad, de la Inquisición y de la Cámara. En octubre se dispensó a Iñigo de Córdoba y Mendoza, procurador de Jaén, al Condestable de Castilla, al duque del Infantado y al de Pastrana¹⁵⁵. En noviembre se dispensó al patriarca arzobispo de Tiro, capellán limosnero mayor de su majestad, al conde de Castro, a don Pedro Gómez de Cárdenas veinticuatro y procurador cordobés, al conde de Villafior, al marqués de Malpica, al conde de Molina, don Diego Rubín de Zelis, regidor y procurador de León, al duque de Villahermosa, a don Antonio del Sello, regidor y procurador por Segovia, lo mismo al de Toledo, don Pedro Vaca de Herrera, el conde de Santisteban, Bartolomé de Anaya Villanueva, del consejo de guerra, al marqués de Oropesa, a Pedro de Rosales vecino de Antequera que *cultivaba tierras y que tenia mulas y que por ello pedía la licencia para usar del coche con mulas*¹⁵⁶. En diciembre las peticiones y las dispensas no se hicieron esperar y se dieron a varios caballeros y procuradores, a don Pedro Valle de la Cerda, del Consejo de su majestad y su contador de Cruzada, al marqués de Torres, al regidor de Soria, a don Francisco Pérez de Meñaca, veinticuatro de Sevilla, y al marqués de Valenzuela, entre otros caballeros. A partir de enero de 1633 se concedió a don Vicente Zapata, Gentilhombre de la boca de su majestad y Comendador de Jimena de la Orden de Calatrava, al alférez mayor de Jerez de los caballeros, al obispo de Vigento, al conde de Castellar y don Juan de Tapia caballero de Santiago y regidor de Madrid, a don Lucas de Ávila, relator del Consejo de su Majestad, a don Diego Anaya y Mendoza y a otro caballero¹⁵⁷. Prosiguen en marzo de 1633 las dispensas para el conde de la Puebla de Montalbán y el marqués de Ayamonte. El mes de junio se dispensó a otros caballeros, entre ellos, al duque de Medina de las Torres, al marqués de Palacios y a los procuradores de varias

¹⁵⁵ Cortes, vol. LII, pp. 202-203, 213, 311 y 345. Para el duque de Pastrana pedía la dispensación Alonso Yañez de Mendoza procurador por Guadalajara. La dispensa del duque en AHN Osuna Leg. 1977 n° 35/3.

¹⁵⁶ Cortes, vol. LII, pp. 396-399, 420 y 438-439.

¹⁵⁷ Cortes, vol. LIII, pp. 124, 127, 140, 155-156, 219, 236, 277, 355 y 392.

ciudades. También se dispensó al marqués de Mirallo y en julio a doña Maria de Alfaro vecina de Valladolid, la única mujer entre todos los casos conocidos, al conde de Puñoenrostro y don Rodrigo de Tapia, a don Diego de Vera y Paz, a don Pompeio de Tarsis, a don Diego de Argote, al marqués de Torres, a don Gonzalo de Camargo, a don Francisco Sardineta caballero de Santiago y regidor de Madrid y a don Antonio de Aguiar¹⁵⁸. Poco antes de que cesaran las dispensas, en junio, el marqués de Palacios, procurador por Zamora, proponía en el reino suplicar al rey que dispensara la condición de millones y se *dexe libremente tener y andar en coche de mulas asi en la Corte como en todos estos Reynos sin que se obligue a labrar veinte y cinco anegas de tierra pues de concederse se siguen tantas utilidades y conbeniencias al bien publico que es lo que a proponer esto le muebe*. Sin embargo, el reino trató de ello y *no salio cosa alguna por mayor parte*¹⁵⁹.

De las 75 dispensas que las Cortes concedieron en 1629 y entre 1632 y 1633, la mayoría fueron para titulados, el 36 %, más del 22 % fueron para integrantes de los oficios municipales, regidores, veinticuatro o procuradores de Cortes, y un 28 % para caballeros sin mayor precisión. Otro 8% fueron oficiales de la Monarquía y el 2,6 % eclesiásticos. Más de dos tercios de las dispensas premiaron a nobles titulados o ministros, fueran de la corte o de la administración municipal. La maniobra realizada con la connivencia de las Cortes mostraba una vez más que frente a la más estricta ley acababan apareciendo nuevos espacios de privilegio que al tiempo que distanciaban a sus beneficiarios de la mayoría invitaban a otros a seguir su ejemplo. Así, el uso de mulas en los coches se extendió desde entonces y acabó sustituyendo a los caballos.

¹⁵⁸ Cortes, vol. LIV, pp. 81, 339-340, 346-47, 351, 380 y 464.

¹⁵⁹ El marqués de Palacio decía que como se *había tratado diferentes veces*, la licencia de coche de mulas labrando 25 fanegas;

es en perjuicio de los labradores y conseqüentemente de los que crían mulas porque los primeros no tienen caudal aunque sea precio moderado para comprar las que son buenas y los que las crían se desaniman a continuar esta forma de grangería por la mucha costa que le tienen sin provecho con que ban faltando para el trágin de todas las cosas necesarias a la vida humana y se rremediaría y pondría todo en buena forma animando a los criadores de mulas que continúen tratar de ello sabiendo que se las pueden comprar para coches y demas desto surtirá gran beneficio a la labrança porque abría mas que acudiesen a ella por ser menor el valor de las mulas que ubiesen de comprar y porque usarian de bueyes para sembrar que es mas provechosa la labor.

Cortes, vol. LIV, pp. 336-337.

CAPITULO 4

(continuación)

4. LOS EXCLUIDOS DEL COCHE, CONFLICTOS Y PROHIBICIONES

La institucionalización del uso del coche estableció una estricta separación entre los que podían usarlo, los cortesanos y sus familiares, y los que no. Desde entonces, el deseo de formar parte de esa nueva y visible élite llevó a muchos a consagrar no pocos esfuerzos en lograr una licencia, a otros en montar en coche sin ella y a unos terceros, los que ya la poseían, a impedir este acceso en la medida de lo posible, entre otras razones, para no desvirtuar el aprecio social del carruaje. De resultas de ello, se produjeron abundantes conflictos en Sevilla (desde 1611, aunque especialmente en 1614 y 1626), en Granada (entre 1621 y 1632) y en Málaga y Vitoria desde los años 1620 en adelante.

El proceso de institucionalización del coche creó nuevos encochados pero también condujo a que muchos fueran apartados de su uso, pues así se diferenciaban las calidades sociales¹, punto central de la reforma. El coche quedaba reservado a los nobles y a los más altos ministros de la Monarquía, así que hubo sectores sociales que no lograron licencias porque fueron excluidos sistemáticamente desde el inicio, faltos de esa nobleza imprescindible o demasiado distantes de la corte².

¹ Como expresaban las Cortes de Navarra reunidas en Pamplona en 1624 las leyes restrictivas sobre los coches dadas por el virrey causaban muchos agravios por *aber hecho diferencia de personas*, apud, *Actas de las Cortes de Navarra*, vol. 2, (1611-1642), Pamplona, 1993, pp. 103-104.

La Cámara tuvo muy claro quienes no debían usar del coche: *escrivanos, Alguaciles, Mercaderes, oficiales de manos, Mugeres Publicas, o, cortesanas* entre otros³. Asimismo, entre otros excluidos de primera hora del uso del coche estuvieron los profesores y los estudiantes. Ya el 28 de agosto de 1611, la Cámara era de la opinión *que no conviene que se concedan a nadie en las universidades por los gastos de los estudiantes y escusarlos a los maestros Catredaticos y doctores dellas*⁴. El 10 de febrero del año siguiente, la Cámara insistía que no convenían las cédulas en Salamanca, Alcalá ni Valladolid para evitar gastos a unos y otros. El monarca se avino a que se excusaran estas licencias *si no fuesse con algun jubilado por su mucha antigüedad y meritos*⁵. Tampoco los alcaldes de Casa y corte y los corregidores de Castilla, ambos oficios por cierto muy cercanos a los consejeros, obtuvieron licencias⁶. En una consulta de agosto de 1611, con ocasión de haber

² No sabemos si fue ese el caso de Diego de Ibarra que desde Salamanca escribía el 11 de enero de 1611 a Diego Sarmiento de Acuña quejándose de que la pragmática de los coches no era *muy acomodada en días de aguas y de grandes soles menester fuera que se apiaden de los Viejos obligados a salir dos vezes al día de sus casas*, BPR III/ 2122, doc. 57.

³ AHN Consejos Leg. 4419/ 168. Esta lista se encontraba en un papel sin fecha ni firma que se dio al rey en 21 de agosto de 1611 y sobre el cual la Cámara contestó que no era conveniente hacer una nueva pragmática estando la otra tan reciente. En la práctica, era esta la línea de actuación del Consejo.

⁴ AHN Consejos Leg. 4419/ 172. Así cuando el 15 de octubre de 1611 el Conde de Luna, que está a unos pleitos en Valladolid y cuyos hijos no pueden servirse del coche que tiene, pide licencia para ellos para que puedan andar en coche de 2 caballos, la Cámara es de opinión que se podría dar *no siendo estudiantes matriculados en la univervidad de Vallid, ni siguiendo las escuelas por los inconvenientes q la Camara ha representado a VMd de que los estudiantes anden en coche*, Leg. 4419/ 224.

⁵ Según la Cámara, la licencia para coche de dos caballos que pedía el doctor Pichardo, catedrático de Salamanca, era perjudicial por ser mal ejemplo para otros catedráticos de aquella Univerdidad que las pretendían y a los que se les había denegado. Aunque el doctor Pichardo era efectivamente una autoridad, no logró coche, AHN Consejos Leg. 4419/17.

Para Pichardo, véase Nicolas Antonio, *Biblioteca Hispanica Nova*. Quizás fuera solo cuestión de tiempo, porque a comienzos de 1620, el 10 de enero, el doctor Marcos Diaz catedrático de Salamanca pedía licencia de coche de dos caballos *como se ha dado a todos sus compañeros*, AHN Consejos Leg. 4421/10. En cualquier caso, el coche no fue nunca habitual en el ambiente de la Universidad. Pudiera ser esta la razón por la que cuando en mayo de 1614 don Miguel de Carvajal colegial mayor de Cordoba que había venido a la corte a negocios de don Gonzalo Carvajal su hermano señor de una villa, pedía licencia para andar en el coche de 2 caballos de su hermano atento a que estaba en su casa y comía en su mesa, la Cámara era de opinión se le diera y el monarca a también pero que *para adelante se escuse*, AHN Consejos Leg. 4420/56, consulta del 5-V-1614. Intituciones vinculadas a la Universidad prohibían en sus constituciones el ir en coche, como los Colegios, por ello el licenciado don Manuel de Guzman oydor de la Chancillería de Valladolid, que estaba en el del Cardenal, suplicaba se le diera licencia de silla, AHN Consejos Leg. 4425/112, consulta del 15-VII-1630.

⁶ Según Castillo de Bovadilla, los corregidores se podían en cierta forma equiparar a los consejeros reales, Castillo de Bovadilla, *Política para corregidores y señores de vasallos*, 1597, cfr. J.I. Fortea Pérez, "Principios de gobierno urbano en la Castilla del siglo XVI", en *Madrid, Felipe II y las*

dado en la Cámara algunos corregidores memoriales suplicando se les concediera licencias, los consejeros comentaban taxativos las razones que había para negarlas en ambos casos y decían que

asi, como a los Alldes de Corte se les quita el andar en coches, se quite también a los corregidores por militar en ellos, las mismas causas q en los Alcaldes, teniendo, mucho la mano en no dar semejantes liçençias a corregidores si no fuere con justisimas y preçisas causas, pues para q sean temidos y respetados y vayan manifiestos a los delinquentes, y mas dispuestos y promptos para las ocasiones q se pueden ofreçer en sus offiçios conviene q anden a cavallo y no en coches, y seria bien que algunas de las q hasta aqui se an conçedido a algunos corregidores se reformasen, para que no puedan servir de consequençia para otros.

Con todo, el monarca fue de la opinión que a los corregidores se les diera licencia *de dos cavallos para sus mujeres*, pudiendo ellos andar en su coche *despues de acavados sus offiços*⁷, como se hizo en algunos casos⁸, aunque con el tiempo llegaron a usarlo todos probablemente⁹. En cuanto a los alcaldes, la prohibición se mantuvo durante varias décadas y sólo su insistencia frente a la negativa de los consejeros les llevó a hacer uso del coche de forma más o menos inoficial, como veremos en el capítulo siguiente¹⁰. En las ciudades del reino, muchos regidores

ciudades..., vol. I, p. 262.

⁷ AHN Consejos Leg. 4419/ 159.

⁸ En esa línea, el 20 de octubre de 1612 la Cámara estaba de acuerdo en conceder licencia a un caballero Santiago y regidor de Murcia, argumentando que se le podría dar para la hija que tenía, *conque no use el della mientas fuere corregidor*, AHN Consejos Leg. 4419/138. Otros casos fueron los del capellan Jeronimo de Valderrama y Tovar corregidor de Jerez que por su poca salud había de andar en coche y pedía licencia para uno de dos caballos, consulta del 23-VII-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 142. Era norma que la Cámara notara la necesidad de ir en coche tras el corregimiento como se señalaba en los casos de don Diego Pareja de Peralta regidor de Cuenca y corregidor de Jaen, del que se decía que podía usar del coche *al acabar su corregimiento*. A don Diego de Hoces veinticuatro de Cordoba se le daba la licencia habiendo dejado de ser corregidor de Plasencia, ambos en consulta del 4-XI-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 230. También se dio licencia a la mujer de don Pedro Carrillo de Mendoza corregidor de Alcala la Real, que se hacía extensible a él después de acabado el tiempo de su corregimiento, consulta del 28-X-1617, AHN Consejos Leg. 4421/187.

⁹ Al entrar en su oficio, el corregidor de Zamora hizo audiencia publica yendo *despues en coche con comisarios de la Ciudad a los ornos y panaderas por que no ay pan para el pobre*, F.J. Lorenzo Pinar y L. Vasallo Toranzo, *Diario de Antonio Moreno de la Torre. Zamora 1673-79. Vida cotidiana de una ciudad española durante el siglo XVII*, Zamora, 1990, p. 156.

¹⁰ Quizás por ello fueron aguerridos combatientes del coche ilegítimo en su labor de policías en la corte. Vease por ejemplo, su escrito a Felipe IV cuando se trató de poner en practica la medida de los inventarios, que entre otras cosas, pedía a los ministros que declararan *los coches, literas, cavallos y mulas que tuvieran para su servicio*. Entonces recordaron la visita hecha en tiempos de Felipe II a algunos personajes tras la cual, *hecha la quenta de los grandes gastos que avian tenido*

recibieron licencias, pero frente a ellos, el acceso al uso del coche estuvo vedado en general a los jurados, como sucedió paradigmáticamente en Sevilla.

4. 1. LA URBE SIN COCHES: GRANADA Y SEVILLA, MÁLAGA Y VITORIA

Además de algunos individuos o grupos socioprofesionales a los que les fueron negadas las licencias o tardaron mucho tiempo en lograr alcanzar carruaje, la reforma de los coches tuvo un campo de actuación más general y desconocido en el que se puede apreciar aun mejor su aplicación práctica y cuáles fueron los conflictos que se produjeron de resultas de la institucionalización del uso del coche; las prohibiciones habidas en Sevilla, Granada, Málaga y Vitoria.

La prohibición de Vitoria fue debida a una petición que hizo la propia ciudad a finales de 1621 o comienzos de 1622 con la que se trató de excusar los vecinos de *otras novedades contrarias a la conservacion y Reformaçon que esa dicha Çiudad procura aya en ella en algunas cosas que podrian dar cuydado adelante*, lo que parecía significar una especie de recreación caballeresca, si es que no era un intento de moralización y profilaxis social¹¹. La prohibición malagueña por el contrario, se había debido a los ataques berberiscos, como señalaba el monarca a la consulta de una licencia en 27 de abril de 1622, cuando decía que *mire el cons^o que en Malaga y los lugares de aquella costa donde ay continuos rebatos tiene inconveni.s el dar estas liçençias* y se mantuvo también hasta 1639 por lo menos¹².

de comidas, coches y cavallos, traxes y menaxe de casa, afinaban los alcaldes, les hiço una gran condenaçon para su Magd. y les quedo mucha hazienda, Gonzalez Palencia, *Junta de Reformaçon*, pp. 210-211.

¹¹ En febrero de 1622 ya se daban licencias en las que se prohibían los coches en Vitoria, (AHN Consejos Leg. 4424/65), pero al poco la ciudad pidió cedula real *para que los Vez^{os} que al presente son y por tiempo fueren della lo sepan y procuren se conserve tan santo Zelo como el que habemos tenido en ordenarlo assi*, cedula que fue dada el 8 de abril de 1622, AMV 8-2-16. La prohibición de Vitoria es mencionada en licencias hasta 1639 (Leg. 4427/169), pero duró bastante más y todavía fue renovada en 1687, cuando la ciudad volvió a pedir otra real cedula, AMV 8-2-17. Los carruajes debían ser poco conocidos en Vitoria, porque cuando los intercambios de princesas hispanofranceses en 1660, la condesa de Escalante paseó toda la ciudad en silla *con catorze gentiles hombres delante los cinco clerigos y todos basallos suyos*, causando el asmobro y mostrando la confusión de los lugareños, pues *como en vittoria no andan sillas ni se an visto le dician las mugeres con todo quanto el Rey a traydo no emos bisto mas linda Litera*, anónimo, *Relacion de la Jornada que la Condessa de escalante hizo a la Ciudad de Vitt.^a a bessar la mano a su mag.d*, 1660, Alenda, *Relaciones...*, n° 1222.

¹² AHN Consejos Leg. 4422/90. La prohibición se mencionaba todavía en licencias de 1639, Leg. 4427/169. A pesar de la prohibición se dio alguna, como sucedió en noviembre de 1625 cuando se consultó la de doña Isabel de Villalobos y Benavides viuda de don Pedro de Losada y Guzman y hermana de don Diego de Villalobos corregidor de la ciudad, para ella y doña Laura Colona su

Los casos de Sevilla y Granada tienen más relevancia que los otros, no sólo por su mayor número de habitantes y porque junto a Madrid y Valladolid, eran las únicas de la Monarquía con *numero grande de coches*¹³, sino sobre todo, porque en ellas residían tribunales del rey y, en consecuencia, en ellas la reforma adquiriría una honda repercusión¹⁴. La institucionalización del uso del coche, que buscó monopolizar su uso por los cortesanos, no podía dejar de tener aquí gran trascendencia. Efectivamente, la abundancia de coches y los problemas urbanísticos y sanitarios no eran razón suficiente para llevar a cabo la reforma. Es indudable que precisamente en dos ciudades cuya impronta musulmana en lo físico era tan acusada, no dejaban de notarse, la suciedad campaba por sus respetos y los empedrados no garantizaban la integridad de las madres. Las condiciones para el tráfico de coches tanto en Sevilla como en Granada no eran las idóneas, pero tampoco lo eran en otros lugares y las prohibiciones había sido moderadas¹⁵. Detrás de ello había otra motivación; la competencia social por el

sobrina, AHN Consejos Leg. 4423/182.

¹³ Un memorial de 1604 exponía que no había que endurecer la pragmática porque *solo hay numero grande de coches en la Corte y dos o tres ciudades destos reynos, que en las demas es muy poco, y que en estas sería acortar la grandeza si se minorasen de todo punto*, Cortes, vol. XXII, p. 310.

¹⁴ La importancia de ambas como laboratorio en el que experimentar la reforma de los coches está de alguna forma anticipada en propuestas de las Cortes. En junio de 1599, decía el procurador Pedro de Miranda que el rey mandara moderar la pragmática de los coches de forma que *en esta corte y en las Chancillerías de Valladolid y Granada y en Sevilla se puedan traer coches con dos caballos y no menos; y en las demás ciudades, villas y lugares destos Reynos, como cada uno quisiere*. En mayo de 1603 Juan Serrano presenta un memorial en el que se dice que para el aumento de la labranza se debería permitir que fuera de los lugares que son Cortes, como *la suya*, la de la Chancillería de Valladolid, Granada y Sevilla, *se pudiesen traer coches con mulas, porque en los lugares particulares, pudiéndolos traer poca gente noble, habria quien los tuviese para labrar sus viñas y quiñones*. En los capítulos que se suplicaron al rey en las Cortes de 1604 el nº 30 rezaba, casi lo mismo, que en los lugares que no son Corte, como *la de V.M. Valladolid, Granada y Sevilla, cesa la razón inductiva de la premática que manda que no se pueda traer coche sino con dos caballos*. En las Cortes de Madrid de 1607-1611???? se suplicaba al monarca que *en los lugares que no son Corte se puedan traer coche con cualquier género de bestias caballares o mulares*, y que la premática de los coches solamente se entendiera en esta Corte, Valladolid, Granada y Sevilla, Cortes, vol. XVIII, *passim*, vol. XXI, pp. 380-381, vol. XXII, p. 445 y vol. XXVI, pp. 284-285, respectivamente.

¹⁵ Ya desde antes de 1593 había una ordenanza en Logroño que prohibía el transito de coches por la ciudad para evitar el deterioro del pavimento, aunque ese año se acordó permitir la entrada de coches de forasteros. En 1596 y 1607 se volvió a limitar el transito de coches por la ciudad. Las ordenanzas de este último año prohibieron entrar en la ciudad *ningun coche carreta ni carro herrado sino fuere con liçençia de la justiçia y regimiento desta çiudad so pena de dos myll mrs*, debido a que muchas bodegas estaban cercanas a las calles y debajo de ellas y el transito causaba la perdida de los vinos, Isabel Martínez Navas, *Gobierno y administración de la ciudad de Logroño en el Antiguo régimen (ordenanzas municipales de los siglos XVI y XVII)*, Madrid, 2001, pp. 253 y 346. En Londres parece que hubo decretos contra el uso de los coches en 1635 aduciendo problemas con el tráfico, W. Treue, *Achse, Rad und Wagen...*, p. 224.

privilegio de poseer coche como muestra claramente el enfrentamiento entre jurados y veinticuatro sevillanos y entre poseedores y excluidos del coche en Granada.

4. 1. 1. Los conflictos por el coche en Sevilla

Aunque los conflictos y los problemas derivados del uso del coche en Sevilla entre 1580 y 1640 involucraron a diferentes sectores sociales, los enfrentamientos más significativos tuvieron lugar en el seno del concejo¹⁶. El gobierno de Sevilla estaba en manos de la nobleza pues los mismos jurados pertenecían a ella desde la prohibición de ejercer el oficio pecheros habida a comienzos del XVI¹⁷. Los veinticuatro eran social y económicamente superiores a los jurados¹⁸. Además,

¹⁶ No podemos estar de acuerdo con la afirmación de Brioso Santos de que aunque los nobles de Sevilla tenían costumbre de ir en coche, el clima madrileño de prevención contra estos vehículos se contagió en menor grado a la urbe andaluza. Se trató más bien de que la fortuna literaria del tema fue menor, pero no la pasión por ir en coche, véase, *Sevilla en la prosa...*, p. 143. Fuera de la comedia, efectivamente pocos personajes literarios fueron en coche en Sevilla, véase una en María de Zayas, *Parte segunda del Sarao y entretenimiento honesto (Desengaños amorosos)*, edición de Alicia Yllera, Madrid, 1983, p. 286.

¹⁷ A. Domínguez Ortiz, *La sociedad española en el siglo XVII*, Granada, 1982 (reedición), vol. I, p. 258. Joaquín Cerda Ruíz-Funes, "Consideraciones sobre el municipio castellano de la Edad Moderna. Juraderías y jurados en Murcia, Toledo y Sevilla", *Actas del IV symposium de historia de la administración*, Madrid, 1983, pp. 135n y 138n. La juraduría había ido adquiriendo una importancia cada vez mayor en los siglos XVI y XVII. Los jurados se encargaban de representar a los vecinos de la ciudad, participaban junto a los regidores en el desempeño de algunos cargos anuales del concejo y velaban por la paz y el orden público. Según las ordenanzas sevillanas, debían dar cuenta al monarca de todo lo dispuesto y ordenado por las otras autoridades municipales, de la misma manera que el cabildo de jurados recibía a veces, cartas del rey sobre materias importantes. Los jurados tenían facultad para dirigirse directamente al rey e informarle sobre cualquier anomalía en la vida ciudadana, o bien denunciar determinados hechos. Tenían derecho a asistir a las sesiones del concejo, en las que podían exponer los asuntos que creyeran de interés para la ciudad y si lo estimaban, elevar recurso al rey solicitando la enmienda de un acuerdo que consideraban perjudicial a los intereses de esta. A pesar de todo, los jurados no siempre cumplieron con los intereses de la ciudad, su condición de no pecheros les alejaba de la mayor parte de sus conciudadanos porque la mayoría de ellos procedían del poderoso estrato mercantil y financiero de Sevilla, Cerda Ruíz-Funes, "Consideraciones sobre el municipio...", pp. 127, 139, 141, 142-143 y 145. Domínguez Ortiz, "El estado de los Austrias y los municipios andaluces en el siglo XVII", en AA. VV., *Les élites locales et l'Etat dans l'Espagne Moderne*, Paris, 1993, p. 138. Sobre la defensa de intereses particulares en los concejos, J.M. de Bernardo Ares y E. Martínez Ruiz, (eds.) *El municipio en la España Moderna*, Córdoba, 1996, pp. 127 y ss.

¹⁸ Titulares de grandes propiedades urbanas y rústicas, el precio de una veinticuatría era notablemente mayor que el de una juraduría; en 1599 las 52 veinticuatrías se valoraban en 8.500 ducados y las 72 juraderías en 2.500, aunque otros datos aumentaban aun el valor de las primeras a 10.000 ducados, Cerda Ruíz-Funes, "Consideraciones sobre el municipio...", p. 145 y Domínguez Ortiz, *Orto y ocase de Sevilla*, Sevilla, 1974, p. 92. A fines del XVI un regimiento costaba en Murcia 4000 ducados y una juraduría 800, J.B. Owens, "Los regidores y jurados de Murcia, 1500-1650: Una guía", *Anales de la Universidad de Murcia*, 1979, p. 98.

aunque el papel de los regidores y los jurados era parecido, era también diverso, con desigual poder de decisión y responsabilidad. Los jurados presionaron en distintas ocasiones para que los igualaran social y jurídicamente a los regidores, pero nunca lo llegaron a conseguir. A partir de 1611 fue el coche el argumento contundente y quizás la muestra definitiva de la soñada igualdad en la diferencia, en una época en la que el acceso a la juraduría o la regiduría no significaba como antaño la asunción de modos de vida de caballeros¹⁹, sino el disfrute de privilegios más sustantivos y acordes con los tiempos, como era ir en carruaje y pertenecer a una aun más exclusiva élite social.

Problemas por el uso del coche los había habido ya antes de la significativa fecha de 1611. A principios de 1579, cuando el jurado Hernán Pérez ponía en conocimiento del concejo la prohibición de andar en coches de mulas y la obligación de llevarlos con 4 caballos decretada por la pragmática de 1578, comentaba a sus correligionarios que convenía al bien publico de la ciudad que se hicieran las gestiones necesarias para que la provisión no *venga a ella*, porque aunque en otras ciudades del reino convenía que se quitaran los coches, en Sevilla no era así por su gran tamaño y porque debido a su uso había cesado el de las mulas y había proliferado el ejercicio de los hombres a caballo. Como quiera que las calles eran muy angostas, los coches de 4 caballos no podían andar por ellas, siendo además de carácter brioso y poco mansos como eran. Hernán Pérez estaba a favor del coche porque contribuía también a marcar las diferencias sociales, pues según el jurado, además de que recordaba *cuan honesta cosa es andar las mujeres en un coche*, era de opinión que la *gente comun* de la ciudad era gente *muy libre* y si no hubiera coches *las mugeres honradas y gente principal della* deberían salir a pie a los jubileos y las visitas, dando ocasión a que la gente comun *se atreva a habla lo que les parece, como ha sucedido, de donde suelen suceder escandalos y alborotos*. Convenía también a la grandeza de una ciudad como Sevilla que hubiera coches como los había en otras ciudades. La medida había de causar grandes gastos porque además de las nuevas invenciones que habían de surgir para andar en ciudad tan grande, los 4 caballos serían más costosos de lo que se pudiera

¹⁹ B. Gonzalez Alonso, "Sociedad urbana y gobierno municipal en Castilla (1450-1600)", en *Idem, Sobre el Estado y la Administración de la Corona de Castilla en el Antiguo Regimen*, Madrid, 1981, pp. 57-83.

fuentes y ser estas ally tan preçisas y neçesarias es de muy gran beneficio publico tratar de su conservaçion. El rey contestaba de forma evasiva ordenando se encargara a las justicias *q eviten fraudes*²³. El 21 de agosto, otra consulta de la Cámara respondía que las justicias no podían ser *parte* para poder evitar los fraudes y que como habían señalado con anterioridad, *el camino y medio mas llano y seguro para escusarlos* era no conceder licencias de coche en Sevilla, salvo *a las dignidades prevendados y títulos de quien se tuviere entera satisfaçion de q no an de dar lugar a q se use mal de las Licençias que se les diere*. Detrás de esta argumentación estaban los jurados, que *contradizen y hazen mucha instançia para q no se conçedan las dhas Liçen^as por los dhos inconvenientes*, aunque los consejeros, más estrictos, volvían a representársela al monarca como cosa que tanto importaba al real servicio. Querían advertirle de que no sólo sería conveniente *tener mucho la mano en no dar estas Liçençias en aquella Çiudad, como la camara la ha tenido para no consultarlas a VMd aunque las an pedido y piden muchas y diversas personas*, sino que además, sería conveniente restringir en Sevilla la pragmática que permitía a las mujeres poder llevar coches de cuatro caballos, *sino fuere con Liçen^a particular de VMd despachada por el cons^o de la Camar^a* y todavía sería bueno reformar algunas licencias *dadas a mercaderes y hombres de negoçios de quien se puede presumir q podrian cometer los dhos fraudes con los coches*. De acuerdo el monarca, *hagase todo como parece*, contestaba²⁴, las licencias en Sevilla se restringieron radicalmente a partir de ese momento, aunque como era natural en una sociedad basada en el privilegio, hubiera excepciones. La primera de ellas, en otra consulta de ese mismo día, cuando la Cámara se hacía generoso eco de *la pretension que el Reg.e y Juezes de la Audiencia de los grados de la Çiudad de Sevilla* tenían de que su majestad les concediera licencia para andar en coches de dos caballos, pretensión que *sera justo se concediera*, decía la Cámara, *como se dio a las chançilleries de Vallid y Granada y se despacha para las inquisiçiones*

la obligación de los 4 caballos, cfr. A.J. Albardonero Freire, *El urbanismo en Sevilla...*, pp. 83 y 380.

²³ AHN Consejos Leg. 4419/ 52. El uso de los coches para defraudar portazgos era tema común en Sevilla. Se decía en el concejo que *no sirven solam.te de pasear las damas ... sino de cargar las mercadurias* y se acusaba a los cocheros de que *se alquilan para estos menesteres*, AMS, Actas Capitulares, 1578, 1ª escribanía, vol. 1, fs. 118v-119r (2ª foliación).

²⁴ AHN Consejos Leg. 4419/ 165.

*destos reynos para q con mas comodidad, y deçençia puedan acudir a las obligaciones de sus offiçios y a la que no dejó se ser sensible el soberano*²⁵.

También ese mismo día 21 de agosto, la Cámara consultaba un papel anónimo y sin fecha que se había dado al rey y del que este había solicitado su opinión. El memorial partía del hecho de la inflación cocheril a raíz de la prohibición de enero y mantenía *q muchas personas i Ministros en la Corte i fuera della, antes de la Prematica no tenian coches i los tienen aora*. Para remedio de esto proponía entre otras soluciones y como primera de ellas, el corte drástico de los coches en Sevilla: *q se veden gnalmente a todos en Sevilla assi a ombres como Mugeres, sin expresa licencia de VMd a q pareciere justo darlo y se ordenara que para concederlas aya las causas q pareciere convenir, assi paraq los tengan los q es justo, como para escusar los fraudes q a representado el cons^o de Camr^a*²⁶. Una semana más tarde, el 28 de agosto, la Cámara apuntaba que *en todas las liçençias que se dieren se ponga que se pueda usar dellas en todo el reyno exepto en Sevilla*²⁷, aduciendo los inconvenientes señalados. Así pues, se prohibía de forma general el uso del coche en Sevilla, dejándose ruar en él a quienes ya hubiera alcanzado licencias. Las excepciones fueron pocas. El 11 de septiembre, con el memorial de la marquesa de Tarifa pidiendo licencia para coche de dos caballos, la Cámara hacía saber al rey que residía en Sevilla, pero que siendo persona de calidad *no parece q se pueda escusar de mandarsela VMd conçeder*²⁸. Dos meses más tarde, el 3 de diciembre, el problema era de mayor calado, era el nuevo Asistente, a la sazón, marqués del Carpio, quien pedía licencia para coche de dos caballos en la ciudad andaluza. Nuevamente la Cámara representaba al rey que conceder estas licencias allí,

es de muy grande inconveniente y no le tiene menor el darla al dho Marques siendo Asistente por la consequencia q abria para q todos los Corregidores destos reynos pretendiesen lo mismo, teniendo VMd mandado q a ninguno de le conçeda sino fuere para en acavando de servir sus corregimientos porq

²⁵ AHN Consejos Leg. 4419/ 162. Pero ese mismo día, la Cámara era de opinión se concediera cierta licencia con la condición de que no fuera en Sevilla, AHN Consejos Leg. 4419/ 169.

²⁶ AHN Consejos Leg. 4419/ 168.

²⁷ AHN Consejos Leg. 4419/ 172.

²⁸ AHN Consejos Leg. 4419/ 188.

se puedan acudir mejor al servicio de VMd y a la admnistracion de la Justia y los alldes desta Corte, chançillerias y dem^{as} audiencias teman justa causa de que ... estando prohibido el andar en coche, si a los que p.... q pr la mayor parte no son d..... les diese Liçen^a ²⁹.

Dado su importante status social, el rey no podía dejar en tierra a su flamante asistente y, contra la opinión de la Cámara, contestó a sus celosos consejeros que le advirtieran *aparte* que su oficio *pide andar con publicidad, y los ojos aviertos y q por esso use de coche lo menos q pueda como conbiene*³⁰.

Desde agosto escasearon las licencias para la urbe andaluza, incluso para algún titulado³¹ y para personajes con las mejores credenciales³². La radicalidad de la restricción sevillana se aprecia muy claramente en una anécdota que recuerda, aunque como siempre la realidad superara a la ficción, los dicterios de la literatura. Fue el caso de Gómez de Figueroa, que escribía a Diego Sarmiento el 24 de enero de 1613 informándole que se casaba con una mujer de saneada hacienda, comentándole el estado de las licencias de coches en Sevilla y pidiendo le consiguiera una:

aqui se a dado lisençia de coche de dos caballos a don p° galindo hijo de alonso chaves galindo general que fue de las costa de nueva españa yo no tengo galas que darle a mi muger y estimare como la bida darle una q es una lisençia para que pueda rodar aqui su coche con dos caballos q no abiendo consequençia y siendo vm quien me haga md de pedirlo al sr presidente seguro puedo ofreçerle este gusto.

La licencia para Gómez se dilataba, obligándole el 18 de abril (debía estar cerca su boda o haberse celebrado ya), a escribir un párrafo tan impagable como éste en el que llegaba a decir a don Diego:

²⁹ AHN Consejos Leg. 4419/ 256. Aunque falta parte del texto por pérdida del papel se hace evidente la dirección del comentario de la Cámara.

³⁰ AHN Consejos Leg. 4419/ 256.

³¹ A doña Ana de la Cerda, marquesa de la Tela se le permitía el 9 de enero de 1612 poder ir en coche de dos caballos en la corte y en cualquier ciudad o villa de los reinos *q no sea la ciudad de Sevilla*, BNM Mss. 18622/16.

³² En 10 de febrero de 1612 la camara decía que a instancias del duque de Lerma se pretendía se diera licencia para coche de 2 caballos al licenciado Naharro, juez de la Casa de la Contratacion de Sevilla, pero añadía que no se consultaban, como el rey dijo se hiciera, y que se habían negado *para otras muchas personas q tambien las pretenden*. El monarca ordenaba en consonancia, *escusese esto*, AHN Consejos Leg. 4419/17.

*Prometto a VS que estimare en ttanto la licençia del coche como si el Rey me diera una encomienda y assi sera la mayor mcd que VS Pucda hazerme*³³.

Gómez de Figueroa volvía a escribir a Diego Sarmiento a fines de octubre, el 23, felicitándole por su nombramiento como Asistente, que no llegó a ejercer, y pidiéndole se acordara del asunto de la licencia, *que aqui la tienen otros muchos y entre ellos no a un mes que se dio a don Francisco de Santillan por yntersecion de don p^o marmolexo oydor de yndias*. No tardaría en volver a escribirle, el 13 de noviembre, con lo mismo y otra vez el 21 de ese mes, agradeciéndole de antemano su obtención a través de Juan de Acuña, marques del Valle y presidente del Consejo de Castilla:

*e beso a VS las manos mil bezes por el cuidado de hablar al sr don Ju^o sobre la lisensia del coche que a no aber otras en esta ciudad y dadas no a personas como yo no cansava a VS a quien suplico no le de cuidado esto si ay tan gran dificultad y le a de costar trabajo: que solo deseo escusar a VS y serbirle*³⁴.

No era el único que sufría por estas licencias, el 20 de noviembre de 1612 habían sido los regidores sevillanos quienes se habían encomendado a don Diego Sarmiento para que intercediera por ellos y les lograra el codiciado papel³⁵. En realidad, el año 1612 trajo muy pocas licencias en Sevilla, apenas para un par de

³³ BPR III/ 2142 doc. 138; BPR II/ 2129 doc. 216; BPR II/ 2129 doc. 199bis; BPR II/ 2129 doc. 200 y BPRM II/ 2179 doc. 146, respectivamente. No sabemos que pasó finalmente y entre las licencias que conocemos no hemos hallado ninguna para Gómez de Figueroa, aunque cabe de paso recordar que no tenemos datos para 1613.

³⁴ BPR III/ 2142 doc. 138, (la carta esta fechada el 24-I-1612, pero es error del autor que no se dio cuenta del cambio del año porque la licencia para Pedro Galindo fue dada el 22-IX-1612, véase AGS CC Libro de Cédulas Reales 181 f. 38v); BPRM II/ 2179 doc. 146; BPR II/ 2129 doc. 216; BPR II/ 2129 doc. 199bis; BPR II/ 2129 doc. 200 respectivamente. No sabemos que pasó finalmente y entre las licencias que conocemos no hemos hallado ninguna para Gómez de Figueroa.

³⁵ *Confiadamente damos Principio a suplicar a VS^a nos haga md certificandole sera de gran estimacion que VS^a nos la haga de intentar poner su autoridad suplicando al Señor Presidente de Castilla, y Señores de la camara se sirvan de mandar conçeder Liçençias a los regidores desta Ciud Para que puedan andar en coches de dos caballos sin estorvo de la pragmatica ... por las causas y raçones que para ello tenemos representadas y por tenernos por de los vasallos mas utiles y prompts para el serviçio de su magd. tenemos por çierto pretendemos cosa justa*, BPR III/ 2142, doc. 20. Firmaban esta carta Santiago de Cañas, Luis de Carranza y de la Cerda, Lorenzo de Ribera, Bernardo de Ribera, Alonso Martel, Alonso de Guzman, Alvaro Caballero de Illescas, Venancio de Codera, Juan Anselmo de Haro y Francisco Ramírez, como secretario.

nobles³⁶, mientras otros personajes, que no lo eran, tuvieron más dificultades para alcanzar su petición o lograron licencias de poca duración³⁷.

Aunque desconocemos qué pasó el año 1613 por falta de documentación, la del año siguiente muestra el éxito de la reforma y la profundidad de las restricciones en la ciudad. El 4 de junio de 1614 la Cámara recordaba al rey las consultas de 18 de abril y de 21 de agosto de 1611 acerca de los inconvenientes de las licencias de coche en Sevilla, *como los Jurados de ella lo avian advertido*, y la respuesta favorable del monarca. A fin de poner en práctica la restricción, la Cámara había escrito en fecha que desconocemos al doctor Antonio Corrionero, regente de la Audiencia, y a Joan de Gamboa, que estaba allí al desempeño de la ciudad, pidiéndoles información sobre los coches que había en Sevilla y las calidades de quienes los tenían. El regente dio cifras sorprendentes para la enorme ciudad andaluza que evocaban el éxito de la prohibición³⁸. Joan de Gamboa avisó por su parte, que todos los mercaderes *que hazian el daño a la entrada y salida de las mercaderias tenian coches de quatro cavallos y usavan dellos quando les convenia y que assi no se conseguia el intento que se llevaba si aquellos no se quitavan*. A estas informaciones el monarca respondía que siendo tan inconveniente, debido a los derechos defraudados, dar licencias en Sevilla había que reformar *esto de los*

³⁶ El 14 de marzo se consultó la del conde de Olivares que pedía una para coche de dos caballos sin exceptuar Sevilla ni otra ciudad, como se le concedió, el 7 de abril se trataba de la marquesa de Villamanrique, que pedía licencia de coche de dos caballos en Sevilla para ella y para su hija, que les fue concedida y el 16 de septiembre se consultó otra para don Diego de Portugal hijo del conde de Gelves, veinticuatro de la ciudad que aducía 74 años y padecer algunos achaques, AHN Consejos Leg. 4419/38; Leg. 4419/62 y Leg. 4419/133, respectivamente.

³⁷ Seguramente sabedor de las dificultades, el 24 de septiembre, Juan Lopez de Ibartola contador en la Casa de Contratacion, argumentaba que *aunque tiene coche de 4 cav^{as} no puede andar en el sin su muger conforme a la premagtica*, suplicando se le dispensara y si no, que se le permitiera andar en silla, que es lo que propuso finalmente la Cámara. Tampoco estuvo esta muy generosa el 22 de noviembre con don Jeronimo de Portugal y Cordoba, general de los galeones de la guarda de la carrera, que pedía licencia para coche de 2 caballos en Sevilla y en las demas partes de estos reinos aduciendo que las causas que puede haber para no concederse estas licencias en Sevilla *no le pueden a el obstar respeto de confiarle VMd cosas tan grandiosas y de tanta fidelidad* y porque además *esto se a hecho con otros*. La Cámara en su consulta, premiaba su labor, proponiendo que la licencia para Sevilla se extendiera para seis meses, AHN Consejos Leg. 4419/137 y Leg. 4419/158, respectivamente.

³⁸ Le parecía que había en Sevilla *59 coches, Los 40 de quatro cavallos y los 19 de a dos y que casi todas las personas que los trayan de a dos era gente principal, y titulados y prebendados y cavalleros conocidos y veintiquatros y que quando avia muchos coches avia muchos daños y malas costumbres y despues que avia pocos no se entendia que las avia*, AHN Consejo Leg. 4420/ 75. El obispo de Bona escribía en una carta de 1616 acerca de un famoso santo fingido en Sevilla que *lo más de Sevilla y lo mejor andaba revuelto con el santo, que hubo mañana que se*

coches, ofreciendo como alternativa *abrir la mano en lo de las sillas que vastan para la salud y no admiten las encubiertas especialmente no consintiendo que las lleven çerradas*. En conformidad con esto se había dado cedula de postrero de hebrero deste año prohibiendo a hombres y mujeres de *qualquier calidad que fuesen no pudiesen andar en coches*. La orden, seguía diciendo la Cámara, se había *cumplido y executado*, pero la ciudad, por carta escrita en 28 de enero, suplicaba al rey

se sirva de sobreser por aora la dha prohibiçion mandando dar su liçençia para que las personas de su cabildo puedan andar en coche de dos cavallos y que no se entienda con ellos la dha prohibiçion, en premio del amor y lealtad con que siempre la dha Ciudad a acudido a las cosas del servicio de VMd, y teniendo consideraçion a que aviendose avierto puerta a dar liçençia para que algunas Ciudades y particulares los traigan cosa que causa novedad en lugar tan grande.

La Cámara añadía que los regidores estaban muy ocupados y que los que eran viejos o estaban mal de salud o tenían otro impedimento se excusaban de asistir, lo que es *en muy gran daño de la buena gover^on y espidiente de los negocios por la esperiencia que los tales tienen dellos*. En esta tesitura, pedía suavizar la prohibición:

por no desconsolar a Sevilla y desigualarla tanto de las otras Çiudades sirviendo como sirve siempre a VMd con tanta demostraçion en las ocasiones q se ofrezan convendria conçeder algunas Liçençias de coches a quien lo meresca como son a los grandes y titulados que residen en aquella Çiudad y algunas dignidades y personas ecclesiasticas y otras que por su calidad y justos impedimientos pareçiese que se les podría conceder y de quien se tenga satisfacion que no haran fraude ni usaran de las dhas liçençias en deservicio de VMd, y que assi como se fueren pidiendo semejantes liçençias la Camara vaya consultandolo y dando quenta dello a VMd³⁹.

El monarca respondió entonces que se concediera licencia a unos pocos y se negara al resto; habían de darse a *los grandes y títulos q residen allí*, al cabildo de la iglesia mayor, a los veinticuatro, jurados, al presidente y jueces de la Audiencia, al

contaron veinte y ocho coches delante de la puerta del convento, cfr. *Cartas de don Juan de la Sal obispo de Bona al duque de Medina Sidonia*, en BAE, 36, p. 545.

³⁹ AHN Consejos Leg. 4420/75. La cedula real llevaba efectivamente, fecha de *postrero de febrero* de 1614, véase AGS CC Libros de Cédulas Reales, 181, f. 317, pareciendo difícil que la carta del cabildo de Sevilla fuera escrita en enero, que debe ser error. Debió haber sido escrita entre abril y mayo.

presidente de la Casa de Contratación y a los inquisidores y otros consejeros q estubieren alli y oydores q por comisiones particulares residieren en aquella ciudad, pero una vez dadas a estos, ordenaba tajante que *no se abra la puerta a mas liçençias*⁴⁰. Pero la licencia para los jurados no había de ser tan fácil a pesar del rey. La noticia debió correr en Sevilla como la pólvora, pero esta vez fueron los veinticuatro quienes cortocircuitaron las licencias para los jurados. A pesar de la decisión del rey de hacer *merced* a estos de la licencia de coche, los veinticuatro hicieron todo lo posible por evitarlo, llevando a los jurados a escribir un memorial en el que decían que,

haviendoseles concedido, como a los 24ºs de aquella ciudad, licencia para andar en coche de dos caballos, algunos de los veinteycuatro (por ser el principal oficio de los jurados oponerse y procurar reformar las demasias de los poderosos) replicaron a esta merced, pidiendo no se entendiese con los jurados, imputandoles que tenían haziendas de campo, y tratavan y contrataban en las Indias y se valían de los coches para defraudar los derechos, poniendo nota así mismo a su calidad, afirmando que eran personas de suerte inferior a ellos.

También habían dado parecida información otras personas a las que se había consultado, *con que les esta detenida la liçençia*. Por ello, defendían su status y su igualdad con los veinticuatro y aseguraban que esta detención era,

con gran nota de sus personas y mengua de la autoridad de sus oficios, en daño del bien publico y del servicio de V.M.d, a quien supplican instantemente sea servido de concederselo, teniendo consideracion a que el cavildo de Sevilla se compone de 24ºs y jurados, y que sin ellos no se puede hazer, y las veces que se ha hecho y acordado alguna cosa se ha dado en el Consejo por ninguna, y que en todos los casos assi de honrra como de utilidad ellos han sido participes y se les concede otro tanto como a los 24ºs, y en las Cortes se cubren y asientan delante de V.M.d, y en los juzgados del Alhondiga y vino de la dicha ciudad y millones asisten con igual boto y juridicion de un 24º y un jurado, y en la bara de Alcalde del Río, que es oficio que exerce una sola persona y esta incorporado en el Cavildo, se ejerce un año por un 24º y otro por un jurado, y de dos contadores que tiene Sevilla en su contaduria, nombran el uno los jurados; y lo mismo se guarda en todos los demas casos ocurrentes, y que si ay diferencia entre ellos es solo en el nombre; y el tener haciendas de campo no es inconveniente, pues en los coches no han de meter vino ni aceite; y que son mas los 24ºs que las tienen y mayores sin comparacion; y tampoco lo es decir que tratan en las Indias y que pueden meter en Sevilla plata, cochinilla y cosas preciosas, por que esta

⁴⁰ AHN Consejos Leg. 4420/75.

razon y consideracion milita mucho mas en los 24^{os}, cuyos tratos son muy gruesos, y los de los jurados no equivalen a dos o tres 24^{os}. Y si a esto se huviese de atender, a nadie en Sevilla se le devia dar licencia; y que el oficio de jurado siempre lo a exercido gente lucida y rica y los naturales y de las familias mas antiguas, de suerte que en los 24^{os} y ellos la principal diferencia a sido que el de 24^{os} supone mas riqueza y ansi muchos jurados que han crecido en hazienda, o sus hijos, acomodan las juradurias y entran en oficios de 24^{os} y Alcaldes Mayores y lo que mas es, el de jurado da nobleza, de exempcion de pechos por privilegio particular.

Más allá de las acusaciones, relucía el interés de los jurados en destacar su nobleza y su cercanía a los veinticuatro, cercanía que se buscaba en todos los ordenes posibles, pero sobre todo en el plano de los símbolos y las preeminencias porque el uso del coche había de acortar bastante aquella diferencia entre unos y otros⁴¹. Pero a ojos de los veinticuatro precisamente, la distancia existente, por poca que fuera -que no lo era- tenía que seguir existiendo y nada mejor que mediante un elemento de prestigio que tanto evidenciaba el status, las relaciones de poder y el consumo manifiesto, como el coche. El caso es que la Cámara, reparando en los argumentos del memorial propuso al rey en septiembre y octubre que se podía excusar el dar licencia general a los jurados, *sino que quando ellos y algunos otros cavalleros de aquella çiudad la pidiesen en particular y fuesen de calidad, que fuese justo el darsela, se conçediesse*⁴². El

⁴¹ En la fiesta del Corpus por ejemplo, donde querían se les tratara como a los veinticuatro, cfr. Jean Sentaurens, "La mise en scène du pouvoir à Seville: La Fête-Dieu, champ clos de rivalités politiques. XVIe et XVIIe siècles", en *Les élites locales...*, pp. 219-220.

⁴² La consulta de septiembre tuvo lugar el día 11. Se halla incluso en una consulta de 1623 de AHN Consejos Libro 1426, fs. 298r-299r. A. González Palencia la editó en *La Junta de Reformación*, pp. 475-477. Aquí las citas. Su encabezado decía, *Consulta sobre la petición de los jurados de Sevilla en que suplican a S.M. les conceda licencia para andar en coche de dos caballos en aquella ciudad*. El 11 de octubre de 1614 la Cámara repetía casi a la letra los mismos argumentos y comunicaba al rey que la ciudad de Sevilla había pedido licencia para que los de su cabildo pudieran andar en coche de dos caballos, pero era de opinión que,

el dar licencia en general a los jurados de la dha Ciudad para andar en coches es de inconveniente assi porque los dhos jurados ordinariamente es gente de trato y de poca calidad, como porque seria de consecuencia para los de las demas Ciudades cabeças de Reynos y de voto en Cortes que luego pretenderian lo mismo y tan bien porque los Juezes de la casa de la contratacion de la dha Ciudad que son personas de tribunal y constituydas en dignidad, y muchos caballeros della, que fuera de ser titulos son nobles y calificados que no son comprendidos en esta mrd quedaran sentidos por la nota que en ellos causaria esta diferencia, Y assi siendo VMd servido se podria excusar el dar generalmente a los dhos Jurados la dha Liçençia sino que quando ellos y algunos cav^{os} y personas principales de aquella Ciudad la pidieren en particular y fueren de calidad que sea justo que se les deva y pueda conçeder assi como la fueren pidiendo la Camara lo vaya consultando y dando quanta dello a VMd para q VMd siendo servido se la pueda conceder.

monarca cedió, los jurados no tendrían coche como tales, sino de forma individual, si lo merecían. Mientras tanto, las restricciones al uso del coche en la ciudad se mantuvieron⁴³.

La aspiración de los jurados no se vió satisfecha posteriormente, pues, en 1623, no habían logrado licencia general y tampoco la habían alcanzado *en particular*⁴⁴. Por una consulta de 11 de junio de ese año sabemos que los conflictos por el coche latían con fuerza en Sevilla, con mayor fuerza, que en 1614. Esta ocasión la Cámara respondía a la nueva petición de licencia de los jurados que

*en Sevilla se va con mucho tiento en dar liçençias de coches y se han negado a personas muy calificadas, y en todas las que se dan en esta corte y otras partes del reyno, va esçeptuada, asi por los daños que suelen causar a las rentas reales por las mercadurias que se meten en ellos sin pagar derechos, como por otros inconvenientes, y que los jurados ordinariamente son de muy diferente calidad que los 24^{os} para conçederles liçençia general como ellos la tienen; y quando alguno en particular la pidiese y mereçiese se consultara a V.Mt para que provea y mande lo que fuere servido*⁴⁵.

Las esperanzas de los jurados, frustradas en 1614, se veían nuevamente decepcionadas casi 10 años después, cuando la Cámara, repitiendo los mismos argumentos de una década atrás, abogaba por denegársela. Sus pretensiones de ser favorecidos en esos años de abundantes licencias del comienzo del reinado de Felipe IV, no fructificaron y apenas si alcanzaron alguna en años posteriores⁴⁶.

Por lo demás, seguía siendo bien cierto que en Sevilla se iba *con mucho tiento* en lo de dar licencias de coche⁴⁷ y el control era exhaustivo⁴⁸. No obstante, gracias a sus

AHN Consejos Leg. 4420/141.

⁴³ En febrero de 1615 cuando se iniciaron las Cortes, los secretarios trataron de averiguar la forma en que se hacían las licencias para andar en coche, siendo informados de que *eran generales para todos los lugares del reino, excepto que no se habían de poder traer en la ciudad de Sevilla*, Cortes, vol XXVIII, p. 52.

⁴⁴ No hemos encontrado para jurados sevillanos más que una licencia para silla de Pedro López de Verastegui, consultada el 8-XI-1616, AHN Consejos Leg. 4420/192.

⁴⁵ González Palencia, *La Junta de Reformación*, p. 477.

⁴⁶ La licencia de coche de dos caballos para don Baltasar de Perea hijo de Juan de Perea, jurado y procurador en las Cortes de 1621, fue consultada el 4-II-1624, AHN Consejos Leg. 4423/29; Alonso de Medina pidió licencia de silla, consulta del 2-IV-1628, Leg. 4424/58 y Juan Bautista Sirman pidió licencia de coche de dos caballos, consulta del 30-IX-1634, Leg. 4426/152.

⁴⁷ No la obtuvo el 13 de agosto de 1623 el doctor Urban Pérez de Vivero, administrador y hermano mayor del hospital de la Misericordia, que la pedía alegando no ser de consecuencia por ser persona sola y sin dependencias, pero la Cámara se opuso con una muy general respuesta acerca de los

creando nuevos espacios de privilegio y distinción⁵¹. Contra estas licencias había clamado en las Cortes de Madrid de 1624, en abril, don Antonio de Castro y Andrade, el nuevo procurador por Galicia, como se veía, con poco éxito⁵².

El conflicto por el uso del coche en Sevilla se convirtió con el tiempo en un enfrentamiento entre diferentes grupos privilegiados, característicamente entre los jurados y los veinticuatro, por disfrutar de un bien enormemente restringido en la ciudad. Para conocer con más profundidad este conflicto es interesante prestar atención al enfrentamiento más radical que tuvieron ambos grupos por el uso del coche, que tuvo lugar a raíz de las inundaciones de 1626.

Aunque los coches eran objeto de discordia desde hacía muchos años, fue en 1626 cuando la situación se volvió favorable a ojos de los jurados para devolver a los veinticuatro la última humillación –la negativa a sus licencias de 1623– debido a las terribles inundaciones que dejaron la ciudad impracticable durante meses, hasta el punto de que la propuesta de prohibir los coches se volvía más verosímil que nunca; nadie tendría coche en Sevilla. El ambiente era propicio, entre otras cosas porque desde antes de la inundación, las calles de la ciudad se hallaban imposibles para el trasiego que debían sostener, en buena parte debido al estado de los empedrados, uno de los problemas que los jurados denunciaban hacía años⁵³.

⁵¹ Véase el capítulo siguiente.

⁵² Proponía al reino que *en tiempo de tan crecido y necesario servicio* era justo se atajasen los gastos superfluos, debiéndose procurar que el uso de los coches se restringiera lo máximo posible y así que

ningun oficial de ningun genero de oficio, como mercader, tratante, escrivano de Camara pueda traer coche, ni ningún oidor, ministro de las chancillerias y audiencias, como al presente esta observado y guardado en Granada, cuio exemplo fuera de las raçones generales tiene mas fuerça en Sevilla donde los gastos son mayores, y descuiertos los inconvenientes de los contrario por las aduanas y trato que mas facilmente con los coches pueden ser perjudicados.

Su propuesta incluía también la corte, donde habría de entenderse lo mismo *excepto los conasegeros*, los cuales no podrían traer coche de 4 caballos *sino tan solamente los Presidentes*, sin que eso fuera dispensable en la camara por *raçon ninguna, excepto si pareciere conveniente la imposicion de treinta ducados cada un año a los que voluntariamente lo pidieren, lo qual se entienda con los avogados, relatores, solicitadores y agentes*, cfr. Cortes, vol. XLI, pp. 158-159.

⁵³ A fines de diciembre de 1621 habían escrito al rey acerca de diversas reformas necesarias en la ciudad y cerraron su informe con el comentario de que los veinticuatro no cumplían con sus obligaciones *de mirar por el bien desta República y por el Gobierno della, por sus pasiones particulares*, despreocupándose de todo *lo demás que conbiene al bien público*. Por su causa se hallaba la ciudad *en un miserable estado*, tanto de carestía de los mantenimientos *como en imposibilidad de poder andar por las calles, por estar desempedradas y tan llenas de ynmundicias y que se puede temer grandes y graves enfermedades*, González Palencia, *La Junta de reformación*, p.

Durante el Antiguo Régimen, fue esta una cuestión de primera importancia a la que no siempre acudieron satisfactoriamente las autoridades. En Sevilla se potenció durante la segunda mitad del siglo XVI, en buena parte debido al aumento de la circulación rodada. Inicialmente se utilizaron ladrillos, pero a fines de la centuria, cuando se generalizó la pavimentación de la ciudad, empezó a predominar el uso del empedrado⁵⁴. A pesar de estos avances, el mal estado de las calles sevillanas había llegado a convertirse en tópico literario⁵⁵ y todo el mundo sabía que los coches eran bien culpables⁵⁶. La inundación de principios de año empeoró radicalmente las cosas y puso de nuevo su continuo maltrato de los pavimentos en el punto de mira⁵⁷. Por lo demás, acentuar los problemas causados por la

190-191. Véase la real provisión que en consecuencia se dio el 9-III-1622 en la que se ordenó al cabildo municipal que limpiara la ciudad y diera cumplida noticia de ello al Consejo, AGS RGS 1622, III.

⁵⁴ A.J. Albardonero Freire, *El urbanismo en Sevilla...*, pp. 345-356. Más tarde, se impuso que el asistente y el alcalde mayor acordaran que cada parroquia nombrara un veinticuatro y un jurado que debían buscar dos seglares y un eclesiástico, para que concertaran el empedrado con los empedradores al mejor precio. El gasto se repartía entre todas las casas de la calle, 2/3 a los dueños de las casas y 1/3 a los inquilinos, AMS Sección XI t. 24 n° 6, 1644. Era un lugar común que los gastos de empedrar calles debían pagarlos los poseedores de coche, pero no era el caso la mayor parte de las veces. Un par de años antes, en 1619, escribía Fr. Juan de Soto sobre el oficio de regidor que está a su cargo *hazer empedrar las calles y limpiarlas, reparar los muros, y puentes, hazer que se aderecen los malos passos de los caminos, y que esto no a costa de los vezinos que tienen muy poca culpa de que la calle se desempiedre, si lo hazen los coches, a cuyos dueños lo avian de cargar*, Fr. Juan de Soto, *Obligaciones de todos los estados, y oficios, con los remedios, y consejos mas eficaces para la salud espiritual, y general reformation de las costumbres*, 1619, BNM R 2246, f. 81r.

⁵⁵ Una relación sobre la entrada real en la ciudad en 1624 aseguraba que *por causa de los coches de ordinario les sobra de lodo lo que les falta de empedrado*, Alenda, *Relaciones...*, n° 833.

⁵⁶ Años atrás había habido peticiones para que los dueños de coches y carros pagaran las reparaciones necesarias. En 1588 y 1589 dos veinticuatros propusieron que la ciudad mandara que los daños de entadrillados y empedrados fueran pagados por los dueños de coches y carros. El resultado fue que se obligó a partir de 1590 a los propietarios de carretas a tener una licencia para trabajar que se les retiraría si no reparaban los daños causados en el pavimento de las calles, pero no parece que se hiciera lo mismo con los dueños de coches, A.J. albardonero Freire, *El urbanismo de Sevilla...*, p. 356. En cualquier caso, las calles de Sevilla presentaban en muchos puntos un terrible mal estado, la hediondez, las irregularidades, los charcos y los humedades campaban a sus anchas, véase J.I. Carmona, *Crónica urbana del malvivir. (s. XIV-XVII) Insalubridad, desamparo y hambre en Sevilla*, Sevilla, 2000, especialmente pp. 43-120.

⁵⁷ Según mantenía el doctor Jerónimo de Contreras, a causa de haber llovido *casi sesenta dias continuos, haziendo tiempo caliente, por causa del viento Austrino que a corrido*, quedaron las calles *mucho mas llenas de zieno y mal olor, por estar desempedradas, siendo la ocassion los coches: (cosa que a treinta y dos años que tengo odservada, que como crezen en numero creze este daño)*, cfr. Jerónimo de Contreras, *Discurso y apuntamientos en razon de lo que denotan los temporales, y inundacion, y otras causas de enfermedades que a avido en Sevilla, y remedios para su preservacion: Dirigido a los Señores Regente, y Oydores, y Alcaldes de la Real Audiencia de la dicha Ciudad*, BNM Mss. 18400/ 4, f. 1r. El texto evidencia que Sevilla se convirtió en un autentico albañal y que fue necesario de todo punto quitar los coches.

inundación no era letra vana, pues sus efectos duraron largos meses y la necesidad de prohibir los coches pareció inevitable para proteger las casas⁵⁸. Los jurados aprovecharon los efectos de la inundación para pedir al Consejo la prohibición de ruar los coches en la ciudad. Riadas e inundaciones había habido antes y también hubo después, incluso con prohibiciones de coche, como la de 1684⁵⁹. Pero en 1684 apenas se oyeron quejas por la prohibición de coches según se desprende de las deliberaciones del concejo⁶⁰. También se hizo lo mismo en 1692 cuando, tras las

⁵⁸ Francisco de B. Palomo, *Historia crítica de las riadas y grandes avenidas del Guadalquivir*, Sevilla, 1878, manejamos edición de 1984, pp. 231-269. Brochero también se hacía eco del efecto de la riada en la prohibición, y aseguraba que debido a ella había logrado prohibirse los coches. Decía que si bien los coches habían sido objeto de reforma en todos tiempos como *plaga irremediable*, lo eran más entonces, *quando en Sevilla oya rigor del Cielo, oya piedad en esta parte (como algunos imaginan) á prohibido con impedimentos, que las calles necesitan, lo que tantas constituciones no han podido*. En el capítulo XII de su *Discurso* mantenía que entre lo mas insufrible, *que deve ponderarse acerca del uso de los Coches es el estruendo, y estrepito que forman, porque abrumba los sentidos, y incapacita las potencias*. Y continuaba:

Y sino quien no advierte, que del estruendo de un Coche no solo los sentidos se molestan, sino que aun la misma tierra, y edificios llenos de aquel rumor, y estrepito no caben en si, sino que desatinados con la repercusion del viento, parece que se mueven? de que suelen resultar no pocas quiebras, y ruinas en los edificios: a lo qual sin duda devió de attender esta insigne Ciudad de Sevilla en este año de 26 que en la exorbitante inundacion, que padecio a los 25 de Enero, quando toda ella parecia Ciudad de Egypto... o quando por mejor dezir, casi toda ella, parecia un mar de agua, llanto y confusion, entonces decretó justamente, que no pudiesen andar Coches dentro de la Ciudad por termino de cinquenta días, porque es sin duda, que de su estruendo, y su rumor caerian las casas, que avian quedado, debiles: que no ay viento desatado, no ay tormenta, o torvellino, como el ruido de un Coche.

Brochero, *Discurso*, fs. 1, 46r y 48r.

⁵⁹ Se produjeron inundaciones en 1633, 1642 y 1649, pero la más catastrófica fue la de 1683. Llovió desde fines de noviembre de ese año hasta enero de 1684 superándose los destrozos de 1626 y quedando inundadas las dos terceras partes de la ciudad, Borja Palomo, *Historia crítica*, pp. 308-309, 313-314 y 323 y C.I. Carmona, *Crónica urbana del malvivir...*, p. 116-118.

⁶⁰ El 9 de febrero se decía que *no solo esta ynundada la m^{or} parte de la ciudad, en sus cassas plazas y calles sino que la continuaz^{on} de las aguas parece a puesto en todo peligro los edificios*, Archivo Municipal de Sevilla Sección X Acuerdos Capitulares 1684, t. 151 2^a escribanía, 9 de febrero de 1684, s.f. Se llamaba a cabildo para deliberar. Dos días después, reunido este, se hacía relación de todo lo que había sufrido la ciudad por las avenidas del río, las paredes de los edificios, el apuntalar, reparar o demoler de muchos de ellos y se subraya que es necesaria mayor determinación de la ciudad para mitigar los daños habidos, de los que los coches eran muy responsables pues *el ruidoso estrepito del movim^{to}* se tenía por *daño considerable por lo que estremecen las calles y cassas por donde pasan faziilitando esta mozion temblor en las paredes y proxima su ruyna con el evidente riesgo que se considera*. Para obviar estos peligros por via de buen gobierno y utilidad de la causa pu^a, el concejo acordaba prohibir el uso de los coches y otros carruajes en la ciudad y sus arrabales sin excepción de persona alguna bajo penas de 200 ducados a quien lo contraviniera, ordenándose también que se impidiera la entrada y salida por todas las puertas, participándose la decisión al Consejo de Castilla, a los potentados sevillanos, el obispo, los nobles, etc. AMS Sección X Acuerdos Capitulares 1684 t. 151 2^a escribanía, 11 de febrero de 1684, s.f. Dos meses más tarde se trataba de levantar la prohibición sin que pareciera haber habido mayor oposición. Así se decía en el concejo donde se acordaba que,

muchas lluvias, se prohibió el uso de coches y carros durante 4 meses desde el 22 de febrero⁶¹. Pero muy diversas circunstancias se daban cita en 1626. Ese año los debates del concejo fueron más tensos y la prohibición de usar los carruajes fue polémicamente discutida. Además, a ella contribuyeron otros actores externos.

Entre febrero y marzo la ciudad estaba impracticable y las discusiones en el concejo se dirigían por un lado a la necesidad de limpiar el lugar y cómo pagarlo y por otro, como recordaba el rey al cabildo en relación al ataque inglés a Cádiz que había tenido lugar poco antes, a que anduviesen prestas las armas, cuidadas las fortificaciones, preparada la pólvora, etc⁶². Entretanto, los jurados, que habían escrito al Consejo sobre los inconvenientes de ruar coches abogando por la supresión del tráfico en la ciudad, lograban una provisión que así lo ordenaba⁶³. El 20 de abril, ya sabedores los veinticuatro de ello, contraatacaban y discutían sobre informar al Consejo de forma veraz acerca de los inconvenientes que habían representado los jurados. El veinticuatro don Luis de Carranza mantenía que había poner al corriente al Consejo para que supiera que entre las *razones* y las *causas* que habían tenido los jurados para *desear y procurar se quiten los dichos coches*, estaba el no poder tenerlo ellos. Los jurados habían actuado egoístamente,

*sin reparar en las razones y causas y conveniencias que hay para que los haya que obligo a su magestad habiendolos mandado quitar por sus pragmaticas generales dando licencias particulares para que en esta ciudad los obiese particularmente a los regidores de ella*⁶⁴.

atento a que la ciud se halla con vastantes motibos para prohibir el que por entonces no andubiesen en esta ciud los coches como consta de los acuerdos q la ciud hizo que aqui se a leydo los quales pareze que an zessado habiendo encargado la ciud a muchos capitulares desta quadra el que visitasen las collaziones y para que las cassas que necesitasen de deribarsse se hiziesse y las que nezesitassen de apuntalarssse se apuntalassen las quales dilix^{as} se an procurado ex^{ar} y porque pareze conbenir el que los coches buelban a rodar la ciud acuerda que para que esto se ponga en ex^{on} desde luego se permite y da lizencia el que rueden y que se pregone en esta ciud luego y se quiten los palos de las puertas p^a que se deje libre el uso de los coches carros carretas y calessas y para que los coches anden con mas seguridad los caballeros diputados a quienes la ciud cometio la visita de las collaziones buelban a visitarlas p^a que las cassas que nezesitaren de repararsse se deriben luego y en el ynterin que se ex^a se ataxen las calles q se nezesitaren de deribarse y adezentarse dentro de quinze dias con denegazⁿ de otro qualquier termin^o y de lo que sobre esta razon executaren dichos caballeros diputados den quenta a esta ciud.

AMS Sección X Acuerdos Capitulares 1684 t. 151 2ª escribanía 19 de mayo de 1684, s.f.

⁶¹ Borja Palomo, *Historia crítica*, p. 327. También J.I. Carmona, *Crónica urbana del malvivir...*, p. 120.

⁶² AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f.

⁶³ AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f. y 1626, 2ª escribanía, vol. 110 s.f.

Don Francisco Melgarejo de Herrera, otro veinticuatro, insistía en la conspiración de los jurados y así era también de opinión se supiera, recordando lo pasado en 1614, que

las causas que el cabildo de los señores jurados a tenido para pedir esta provision son el no haber sido serbido su magestad de quererles dar licencia para traer coches y haber estos señores pedido a la ciudad que se lo suplique a su magd y no aberlo la ciudad hecho.

A fin de poner en evidencia a los jurados, mantenía que había que mandar a Madrid aquella *petizion que hizieron a la ciudad pidiendo lo suplicase a su magd y lo que la ciudad acordo a ello*, dejando bien claro también, *el sentimientº en que la ciudad se halla de las palabras de la provision dichas por el cabildo de los señores jurados y las causas que han tenido para dezirlas* y como sabido esto, la ciudad suplicaba se atendiera a las peticiones del cabildo haciéndole la merced que se le había hecho siempre.

A pesar de la denuncia del complot de los jurados, en el concejo se oyeron algunas voces a favor de quitar los coches durante un tiempo pues el estado de las calles no admitía mucho tráfico y necesitaba reparación. Así Francisco López era de la opinión que se suplicara al Asistente,

que en todo este año no consienta su sª que rueden coches que quando no ubiera abido el trabajo de la abenida de el río se debieran quitar para que se limpiase y empedrase esta ciudad y asimismo se suplique a su sª que quando rueden no consienta andar mas que los que tienen licencia para ello.

De similar opinión era Francisco de Escobar Melgarejo, quien decía se suplicara al Asistente que mandara pregonar que durante todo el mes de mayo no pudieran rodar coches en la ciudad *para que en este tiempo puedan estar los edificios mas reparados y quitados los puntales que ahora los impiden*. Don Pedro de Pineda por su parte, decía que dada la falta de materiales existente *para poder reparar las casas que estan apuntilladas y con prezisa necesidad de repararse se*

⁶⁴ Acerca del razonamiento de los jurados de que el uso de los coches es causa para que no haya caballos, era de la opinión que el argumento podría volverse al contrario, como mostraban los recientes sucesos de Cádiz y consecuentemente se podría obligar que hubiera coches con caballos,

pues es notorio y publico que muchas personas no pudieran salir con la presteza que salieron a este socorro sino fuera hallandose con caballos de coches en que ellos y sus criados fueron a servir en la

suplicara al Asistente que mandara pregonar que no andaran coches *hasta que el lugar este a estado que los edificios no corran riesgos y puedan andar sin peligro y la ciudad este mas limpia y mejor empedrada*⁶⁵. Mientras las quejas del cabildo iban a Madrid, donde recalaba más información y se discutía el asunto, en lo que quedaba de abril y en mayo no anduvieron los coches en Sevilla, de acuerdo a la provisión ganada por los jurados, provisión que se pretendía renovar, como mostró el 29 de mayo el jurado Gaspar Reyes de Avendaño cuando leyó una proposición en esa línea en el cabildo, nueva andanada de los jurados⁶⁶.

Por esos días, el debate sobre el uso del coche estaba en su apogeo y una decisión de esta índole era una cuestión de cierto calibre. Fueron necesarias también deliberaciones en el Consejo de Castilla con acopio de pruebas, para prorrogar la prohibición. Unos y otros, partidarios de la prohibición y contrarios a ella, jugaron sus cartas e hicieron uso de sus relaciones. No hemos hallado las discusiones en el Consejo pero conocemos alguna de las opiniones allí vertidas, especialmente lo escrito por Juan de la Sal, obispo de Bona. Habiéndose discutido ya largamente en Madrid sobre el asunto y habiéndose dado ya una prórroga de la primera prohibición, Juan de la Sal había recibido el 12 de junio una carta de un desconocido personaje principal, en la que se le pedía que expresara su opinión sobre los coches sevillanos. El obispo escribió el 20 de junio a un oidor del Consejo manifestando su postura favorable a la prohibición dados los graves problemas creados por los coches. En su misiva criticaba dos aspectos; las cuestiones de policía e higiene urbana y el desorden moral que los vehículos y las mujeres en ellos, favorecían. Según él, el problema de los coches en Sevilla adquiría tintes específicos:

No cumpla con lo que devo a mi patria sino la desseo socorrer en una de las mas apretadas ocasiones de su bien, que se le puede ofrecer en muchos siglos; tratase (a lo que oygo dezir) en el consejo de deliberar si en Sevilla avra coches o no. Siento delante de Dios (aviendolo rumiado, i deslindado mil vezes con atención particular) que consiste su total remedio en que no los aya. Coche tengo y no de los peores del lugar, ni soy de los que menos bien me esta ruar en el, i le dare con todo esto de albricias el dia que supiere que se quitan.

ocasion a su magestad cumpliendo con sus obligaciones.

⁶⁵ AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f.

⁶⁶ AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f. y 1626, 2ª escribanía, vol. 110 s.f.

Como los autores granadinos hicieran anteriormente, el obispo de Bona insistía en los problemas que los coches creaban en las calles de Sevilla, problemas de espacio, de dificultad del tráfico, de seguridad y de higiene. Problemas de no poca monta en la vida de una ciudad que le hacían afirmar que aquí *mas que en ninguna otra ciudad de estos reynos importa que se quiten*. Aseguraba que las calles sevillanas,

fuera de qual y qual son tan angostas que en muchas no pueden rodar coches, y en las mas no cabe mas que uno solo. El terreno por causa de las muchas humidades, es movedizo y facil de trasegar no pudiendo los coches estenderse es fuerça que vayan todos con unas mismas rodadas haziendo un mismo carril por medio de la calle, sin que aya empedrado, que haga resistencia al cabo de quinze o veinte dias. Viene con esto a hacerse una balsa en medio de cada calle que convertida en cieno represado causa una hedentina intolerable. Las orillas de un lado, i de otro, o son ningunas por la estrechura de las calles, o tan angostas que apenas dexan lugar por donde la gente de a pie pueda passar si no es hocicando a cada passo. De aquí se siguen las queexas, los clamores y maldiciones continuas de la gente comun contra la honrrada que va en coche.

Estos problemas se multiplicaban por el excesivo número de los coches⁶⁷. En paralelo a la limpieza urbana en su vertiente más real, el obispo clamaba también por una profilaxis social de amplio calado que habría de empezar por las mujeres. Estas y sus ansias de imitación eran las culpables de la extensión del coche, pues a muchos a quienes faltaba caudal para el sustento de un vehículo se *desangran por tenerle forçados de la imposibilidad de andar a pie y de la importunidad de sus mugeres que son las que mas aprietan hasta asolar a sus maridos*. Para el obispo eran *incomparablemente mas perjudiciales los daños que resultan, i crecieran mas cada dia, de que en Sevilla aya coches hasta venirla s dexar inhabitable*, que los que se habían de producir por quitarlos. Además, la coyuntura era muy favorable para la

⁶⁷ *Cada dia se va multiplicando el numero infinito de los coches, i al passo de ellos el daño irreparable, que (como va cada año mostrando la esperiencia) va de mal en peor sin que se halle traça para poderle atajar, porque el gasto excessivo de la ciudad en empedrar las calles es totalmente inutil, i solo sirve de costa y de trabajo. ... En suma quien a visto a Venecia dize bien que Sevilla en invierno es Venecia de tripa, por esta diferencia que aquella esta fundada en agua limpia, y esta en cieno hedihondo, en aquella ay margenes i orillas por las calles en que a pie enxuto camina toda la gente y en esta no las ay sino deslizaderos por donde van forcejando, i ruedan los mas que van a pie. Tras esto el mal olor que resulta de la mocion continua con que los coches rebuelven estas picinas por donde quiera que passan. Demas de la molestia incomportable que causa, es imposible que para la salud no sea perjudicial.*

prohibición porque se daban ese año dos ocasiones muy favorables. Una era la carestía de la paja y el alto precio de la cebada, que habían llevado a que las haciendas estuvieran *tan*

apuradas, que a los mas se les entrara Dios por las puertas, si con achaque de una prohibicion arrimaren los coches con su honrra. La otra era la inundación de la ciudad y sus terribles consecuencias⁶⁸. Con estas consideraciones el obispo finalizaba su carta deseando que el Consejo prohibiera definitivamente los coches en Sevilla⁶⁹.

La carta del obispo fue respondida por el oidor del Consejo el 7 de julio, informándole de las divisiones existentes en el seno del concejo sevillano y de las idas y venidas del debate en el Consejo mismo ante la eventualidad de prorrogar otra vez la prohibición⁷⁰. En los debates de Madrid no debió gustar poco la jugosa carta del obispo –dada su sinceridad y resuelta descripción de las calles sevillanas– pues el oidor volvió a escribirle significándole su éxito y cómo se había incluido en el proceso⁷¹.

Como deseaba don Juan de la Sal, la prohibición se hizo nuevamente efectiva y el 17 de junio el Asistente hacía saber al cabildo que el día anterior había recibido una provisión del Consejo en la que se decía que por el mes de junio no anduvieran coches por Sevilla. El problema se podía ir de las manos, si seguía sin

⁶⁸ ... *por culpa de la avenida y temporales passados ha quedado cascada toda esta ciudad y esta la mayor parte de ella apuntalada no passa noche que no haga temblar las casas circunvezinas, de una soy testigo que en acabando un coche de passar se cayo un cuarto a plomo i encima de otro coche se descolgo una pared -i de otra, topando un coche con un puntal se le llevo tras si, y fue milagro poderle luego poner para que la casa no se viniesse toda abaxo. Y finalmente son contadas las calles de la ciudad por donde con ocasion de los puntales, puedan los coches rodar.*

⁶⁹ V.S. *Señor es hijo de Sevilla como yo, obligacion tiene de ayudar que no acabe de asolarse esta pobre ciudad, cuya catadura es oi tal que V.S. no la conoceria, i le moveria a compassion remediela Dios, por su misericordia y alumbra a V.S. y a todos essos señores del Consejo para que vista esta ruina no den orejas a los que solo se gobiernan por su interes i por los ruegos y plegarias de solas sus mugeres, que son las que claman por los coches, aunque se venga abaxo el mundo.*

⁷⁰ *Recebi la de V.S. y luego la lei en el Consejo y se puso en los papeles de la materia, para quando se pida prorogacion del mes, o que se conceda licencia de coches. El Asistente Señor don Fernando tiene diferente opinion que V.S. y otros regidores también. Yo soy del parecer de V.S. y assi avra dos meses vote que no uviessse coches por un año no vino el Consejo en ello, porque dijo que era quitarles un gran consuelo en tiempo de calor y assi se ira dando poco a poco prorogacion de la prohibicion. Las razones que V.S. dize son evidentes y convencen.*

⁷¹ Todas las citas en Henry Bonneville, "Dos testimonios inéditos de don Juan de la Sal, Obispo de Bona, sobre la vida en Sevilla (1623 y 1626)", AA.VV., *Hommage des hispanistes français a Noel Salomon, Barcelona*, 1979, pp. 118-121.

frenarse a los jurados, así que el Asistente explicó con detalle ante el concejo las consecuencias de una prohibición semejante, de la que

podrian venir muchos ynconbenientes contra la salud desta ciudad en especial en el tiempo y rigor de el verano por la defensa que los coches son contra el rigor de el sol que tan grande es en esta tierra de el andaluzia y en espezial en esta ciudad que es notorio las muchas muertes y enfermedades que hordinariam.te causa el sol desta tierra en los dhos tiempos y la experiencia lo a mostrado siempre.

El Asistente propuso que la ciudad decidiera si convenía suplicar al rey que no se alargara más la prohibición de andar los coches, ya que era entonces el momento más adecuado porque aunque la provisión sólo los prohibía por ese mes *podria ser el consejo prorogase por mas tiempo esta probision si la ciudad no significa este inconbeniente y supc^a a cerca dello lo que conbenga*. Las élites sevillanas corrían el riesgo de quedar sin coche todo el verano, de ahí que los presentes estuvieran de acuerdo en que era necesario darse prisa en el asunto e involucrar al conde duque de Sanlúcar. Una semana más tarde, el 26 de junio, se leía la súplica de la ciudad al Consejo en la que se pedía que no tuviera efecto la prohibición. Pero las cosas no estaban fáciles, pues en el Consejo se oían diversas voces⁷². En esa tesitura, el 6 de julio el Asistente proponía otra vez que la ciudad

⁷² El oidor del Consejo escribía al obispo de Bona que su carta había sido bien recibida, *pues aviendo otras sobre la misma materia*, se incluyó la suya en el proceso, de hecho esta contribuyó sin duda a la decisión final. Dos décimas escritas por Juan de Salinas aluden a la carta del obispo de Bona al oidor del Consejo. Son dos poemas sin título, en los que se le acusa de haber propiciado la prohibición:

*Gemiré con voz tremenda
mitras citadas por Mitra
y que en reformas que arbitra
fidelidades ofenda;
que por mucho que él se entienda
en sentido literal,
es fuerza que huelan mal,
en meses caniculares
trasiegos de muladares
y carne de puerco en Sal.*

*Quiero cantar a lo viejo
miserias de nuestros años;
lloraré comunes daños,
que ya por mi no me quejo;
sentiré del gran Consejo
las rigurosas resultas,
reclusión de tantas cultas
en claras y estivas noches,*

viera si convenía suplicar al rey *segunda vez como se esta suplicado otra que no se prohiba el rodar coches por esta ciudad de sevilla los meses de junio julio agosto y septiembre sin embargo de lo que estuviere proveído en contrario*⁷³.

Ese día 6 de julio, ante la perspectiva de un largo verano sin coche, abundaron en el cabildo los que defendieron su uso a cualquier precio. Según uno de los que aquel día tomaron la palabra, había que suplicar al rey que por los meses de verano se permitiera y diera licencia para que rodaran los coches debido a *los grandes soles y calor que haze en esta ciudad y que de no traerlos se pueden esperar nuevas enfermedades como la experiencia lo enseña*. Había que darse prisa y mandar esta propuesta a Madrid con el ordinario del día siguiente y mientras, pedir al Asistente que mandara *suspender la publicacion de la real provision que los prohíbe en el interin que vuelve este despacho por ser el daño irreparable en la ocasion presente*. Francisco de Escobar Melgarejo recapitulaba lo sucedido meses atrás y no veía razones para seguir prohibiendo los coches. Recordaba que el cabildo de los jurados había ganado provision para que durante julio no rodaran vehículos representando al rey que no se podía andar por las calles *sin mucho riesgo de los edificios por estar apuntalados y aber quedado muy maltratados de la inundacion de el rio*, pero eso era agua pasada, porque desde la inundación hasta entonces se *an ido reparando y desapuntalando las calles*, de modo que los coches no eran ya ningún peligro y si la provisión se ejecutara

resultaria en muy gran daño y perjuizio para la salud de la gente mas principal de el lugar por ser el tiempo de berano muy riguroso en esta ciudad como a todos es notorio y aber en ella muchas enfermedades agudas con que se ponen a riesgo las vidas.

También abogó porque se suspendiera la ejecución de la real provisión hasta que el rey y el Consejo dieran respuesta a la súplica que se hacía. Por otro lado, apuntaba que los diputados de propios *procuren que dinero abra pronto aunque se*

*arados a Sal los coches
por sus traiciones ocultas.*

Henry Bonneville, *Juan de Salinas. Poesías humanas*, Madrid, 1987, pp. 500-501. Bonneville mantiene que Mitra valdría tanto por tocas o mujeres, como por obispo, de Bona, cuya fidelidad quedaba malparada. Las traiciones serían las de las mujeres, ocultas gracias a los coches. Es evidente que el autor se queja de la prohibición de los coches a la que el obispo, Juan de la Sal, ha contribuido.

⁷³ AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f.

quite de otras cosas para que la ciudad se pueda empedrar de una vez considerando el que sera menester y que a la ciudad no le viene a tocar mas de la tercia parte del gasto que en esto se hiziere. Tenía prisa don Francisco, que reconocía que debía observarse *que por el tiempo que duraren los empedrados no puedan rodar coches para que se hagan mejor y con mas firmeza*⁷⁴. Luego intervino don Martín de Jaúregui que a la vista de las diferentes opiniones que se oían, proponía que se llamara a cabildo para aclarar esto y ver si era necesario revisar la postura de la ciudad y también que el Asistente mandara que con la mayor brevedad posible se juntara la comisión de los empedrados y en ella se tratara que cantidad aproximada sería suficiente para reparar los de las calles más necesitadas y cual sería el arbitrio menos gravoso para sacar dineros para ello. Insensiblemente, se giraba a la conservación de los empedrados. El caso es que se tomara la decisión que fuera había que andar con cuidado, pues los ánimos estaban poco favorables a las veleidades de coche⁷⁵. Meses después de la inundación, pero con la ciudad sin normalizar, quizás era todavía necesario algún gesto. En esta línea abundaba el veinticuatro Juan Gutiérrez Tello asegurando *que bien entendido esta de la ynportancia que es el empedrado y limpieza de las calles de esta ciudad pues no solo mira a la policia de ella sino a la salud y a la comodidad general de todo el lugar y de todos los estados de el.* Pero al mismo tiempo, como ya se había dicho

⁷⁴ AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f. Como denotan las quejas de granadinos y sevillanos los coches eran grandemente responsables del mal estado de los empedrados y de hecho, como se dice en el concejo sevillano, era preciso que los carruajes no tuviesen acceso a las calles que se empedraban, aunque las medidas a tomar para calles estrechas en las que no cabían coches eran menos estrictas, cfr. la *Instruccion y forma, que se manda guardar por los señores marqueses de Bedmar, Asistente desta Ciudad; Juan de la Fuente Almonte Cavallero del Orden de Santiago, Alcalde Mayor...., para los nuevos Empedrados de sus Calles y Plaças*. Lo primero que era menester hacer era empezar

atajando las calles de forma que no passe Coche, ni Carroça; y se han de ir desempedrando y cavando, sacando a el campo todo el lodo, tierra podrida que huviere, descubriendo el suelo firme, y tierra limpia. [...] Y en las plaças y calles por donde se reconoce la carrera qe usan los Coches y Carrozas, se han de empedrar mas que el tercio de en medio de todo su ancho, de su lastre grueso y guija grande, con el beneficio de tierra y cal.

AMS Sección XI t. 24 nº 8, s.f. pero 1644. En Londres y Amsterdam hubo quejas porque los coches degradaban las calles y en la segunda ciudad se intentó incluso prohibirlos en 1663, J. Jobé, *Au temps des cochers*, p. 40. W Treue asegura que en Amsterdam se prohibió el alquiler de coches en esa fecha, *Achse, Rad und Wagen*, p. 224.

⁷⁵ Desde el primer momento se habían oído *maldiciones* contra el Asistente y los veinticuatro, como cuenta Rodrigo Caro en una carta de 10 de febrero. Muchos las echaban, *pareciendoles que su descuido ha causado tanto mal*, Joaquín Guichot, *Historia de la ciudad de Sevilla*, Sevilla, 1889, p. 152.

antes ese día, era evidente, mantenía, que ni limpieza ni empedrado *se puede conseguir rodando coches en el tiempo que se tratare de hazer y se hiziere y esto lo muestra la experiencia pues los enpedrados que se an hecho se an desbaratado en pasando los coches por enzima porque no se da lugar a que frague la obra.* En definitiva, el veinticuatro pretendía conciliar el uso de los coches con el interés público, aseverando que

aunque es berdad que la comodidad de los coches es grande y conseguidamente la descomodidad de no aberlos y esta en ningun tiempo mayor que en el berano como los enpedrados para que sean firmes y durables se an de hazer en el no pareze que es posible dejar de pasar esta descomodidad por conseguir una cosa tan ymportante como el enpedrado y limpieza de las calles hecho a el tiempo que conbiene.

Opinaba como otros de sus compañeros, pero aunque creía que lo más razonable era comenzar con los empedrados y mientras estos se iniciaran, usar del coche *porque no se estubiese padeciendo anbos daños el de no usar dellos y el dejar de limpiar y empedrar,* creían sin embargo, que contra ello estaba,

la satisfacion que se debe dar al pueblo pues juzgara que la causa de no tratar de el remedio es no querer padecer la descomodidad de no andar en coches y quando fuese ymposible que esta ymposibilidad no la puede aber ni es bien rendirse a ella que el lugar no pudiese enpedrarse ni tratar de su limpieza pareze que el consuelo y satisfacion que se puede dar al pueblo es ber que todos generalm.te padezen igualme.te.

Había que acometer la limpieza y el empedrado *no abiendo coches y tratando de hazerlo como se debe,* aprovechando que ningún gasto era tan importante como éste y que los vecinos *pagaran con mucho gusto biendo que se haze de modo que puede tener permanencia.* Dicho esto, pedía que en la súplica que se hiciera al Consejo se *ynserten las razones que ay por esta parte como se adbierten las que ay para suplicar que rueden coches para que abiendolas visto todas,* resolviera con conocimiento de la materia lo más conveniente. En estas intervino el jurado Gaspar Reyes de Avendaño, que además de estar de acuerdo con la propuesta del veinticuatro Juan Gutiérrez Tello, pidió al Asistente que

mande que luego se pregone lo contenido en la real provision de su magestad por el bien comun general de toda esta republica y el riesgo que los edificios della corren por estar los cimientos pasados de la salida que tuvo

el río Guadalquivir que entro en ella y la inundo toda o la mayor parte que haciendolo así hara justicia.

El recuerdo de la real provisión debió hacer poca gracia al Asistente que en ese momento tomó la palabra para poner algunos puntos en claro, subrayó quién tenía el poder allí y recordó a los reunidos que de lo que se trataba,

solo es en razon de si conbendria suplicar o no de nuevo de la nueva probision que a benido para que no rueden coches en esta ciudad de Sevilla este mes de julio y no para botar sobre los empedrados ni tampoco para botar si se abía de guardar la probision del consejo o no porque esto no le toca a la ciudad probar sobre la dicha probision y al consejo es a quien toca y a su S^a la execucion de lo que mandare su magestad y su real consejo.

El Asistente, deseoso en todo caso de hurtar el debate sobre los empedrados, recordaba que la proposición hecha iba *en horden a la salud publica desta ciudad y en especial de la gente mas granada de ella que son los que usan coches*. Insistía en que el calor en Sevilla durante los 4 meses de verano era *el mas dañoso de todo el reino y el daño de las enfermedades yrreparable*, pero su remedio no era *enpedrar las calles ni dejarlas de enpedrar*, cuestión por lo demás, para la que en ese momento no había dinero suficiente⁷⁶, de forma que si en algun tiempo podían andar los coches era entonces

que no ay enpedrados que deshacer que despues que los aya es mas conbeniente que no anden fuera de los dchos quatro meses para que no los deshagan y que quando fuere menester enpedrarse la ciudad a estos mismos meses se puede hazer serrando las bocas de las calles que se enpedraren.....como se haze en otras partes.

Era necesario buscar remedios para el empedrado de las calles, pero prohibir los coches mientras tanto solo servira... *de morir o enfermar mucha gente principal y*

⁷⁶ Recordaba también que la limpieza no era necesaria porque ya se había realizado y la ciudad no disponía de medios para cosas más precisas que el empedrado, como eran el remedio contra las avenidas del río y las prevenciones y gastos de guerra contra los ataques del enemigo y los reparos y gastos de los puentes y caminos, para todo lo cual se había pedido al Consejo facultad para echar arbitrios y repartimientos generales en pueblos situados en un contorno de más de 20 leguas de Sevilla. Además, aunque se decía que de los vecinos pagaban las dos terceras partes del empedrado, eso no era exigible como se había visto por experiencia porque no se cobraba más que a la gente miserable a la que se producían *mayores gastos y bejaciones* y en las actuales circunstancias era menos exigible que nunca por estar muchas casas vacías sin vecinos en quien repartir.

honrrada desta ciudad,. Desdeñoso, el Asistente acabó su intervención asegurando que él estaba *desinteresado en este negocio porque desde que rezibio la dicha real provision no anda su s^a en coche ni nadie de su casa anda en el y en lo de adelante no ha de vivir en esta ciudad*⁷⁷.

La ciudad suplicó finalmente al rey que no se prohibieran los coches durante el verano, mandando el 13 de julio la correspondiente petición. Pero sin demasiado éxito, el 31 agosto se leía en el cabildo una carta de don Francisco Pérez de Meñaca, veinticuatro y procurador mayor en la corte, en la que avisaba del estado en que estaban los negocios de la ciudad, en particular el de los coches, insistiendo en la necesidad de representar al monarca las razones de la ciudad, las razones que había habido para perturbar a Sevilla de esta posesión y sobre todo, insistiendo en la necesidad de emplearse a fondo con el rey, el conde duque y los caballeros que pareciere necesario.

La prohibición de los coches estuvo en vigor durante largos meses a pesar de los arduos calores y riesgos de enfermedades para lo más granado de Sevilla. Los jurados lograron así una victoria importante, aunque momentánea⁷⁸, diluida además por la historiografía sevillana⁷⁹. En las palabras de quienes participaron en las reuniones del cabildo a favor de los coches se traducían meridianamente cuanto de privilegio, de exclusividad, había en su uso, verdadero instrumento de distinción

⁷⁷ AMS, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37 s. f. El nuevo asistente de Sevilla en 1627 era el conde de la Puebla del Maestre que entró en el cargo el 7 de agosto de 1626, Guichot, *Historia del Ayuntamiento...*, p. 355. Fernando Ramírez Fariñas, hombre de confianza del conde duque de Olivares, después de Sevilla fue nombrado miembro del Consejo de Castilla, unas notas sobre él en Elliot y de la Peña, *Memoriales y cartas...*, t. I, pp. 66-67 n.

⁷⁸ La prohibición del uso de los coches en Sevilla fue duradera, aunque ignoramos cuando cesó. De los comentarios de la Cámara puede deducirse que duró unos 10 meses. El canónigo sevillano Agustín Pinelo decía en la petición de su licencia de silla, consultada el 22-VIII-1626, que no se podía *en aquella ciudad agora andar en coche*. El 5 de septiembre don Diego Arias de Mendoza, otro canónigo, pedía licencia de silla por las mismas razones y todavía en varias consultas de 20 de marzo de 1627 se argumentaba que *no pueden rodar coches* y que no se podía ir en coche *quando los hubiera en aquella ciudad*, AHN Consejos Leg. 4423/92, Leg. 4423/102 y Leg. 4424/41 respectivamente.

⁷⁹ En alguna obra se decía que se quitaron los coches *por el daño resultante a las casas*, cfr. F. Morales Padrón, *Memorias de Sevilla*, (1600-1678), Córdoba, 1981, p. 54. Brochero escribió por esos días que el concejo sevillano decretó que no pudiesen andar coche dentro de la ciudad *por termino de cinquenta días, porque es sin duda, que de su estruendo, y su rumor caerian las casas, que avian quedado, debiles*, Brochero, *Discurso*, f. 48v. Dado que su obra se aprobó en junio, es imposible que conociera por entonces la prohibición de todo el verano. Sin embargo, su afirmación no deja de tener interés porque quiso que el tanto de esta batalla se lo apuntara el concejo como si este hubiera votado inequívocamente a favor de la supresión del tráfico. En todo caso, Brochero no iba a

frente a los demás, cuyo disfrute no podía sufrir menoscabo. Pero a la vez manifestaban lo esencial que era para los que estaban en contra, para los excluidos, poder poner en cuestión esta situación de privilegio y por un tiempo, lograr desvanecer éste. El episodio era prueba de las profundas tensiones que el uso del coche generaba en la sociedad cortesana y la importancia que este tenía como elemento de prestigio.

4. 1. 2. La prohibición de coches en Granada

El caso granadino nos es menos conocido que el sevillano, pues hemos hallado menos fuentes y estas son menos explícitas, pero parece claro que en Granada la prohibición de los coches también adquirió tonos complejos, de enfrentamiento entre diversos poderes urbanos, aunque se adujeron además otras muchas razones. En el contexto de la reforma en general y de la de los coches en particular, la prohibición granadina no fue un asunto menor⁸⁰, antes bien, su éxito y su duración vienen a mostrar que el asunto de los coches fue acometido en algún caso con verdaderos afanes de reforma desde el poder dadas la importantes quiebras sociales que provocaba.

Las primeras noticias sobre problemas de los coches en Granada son de 1618 cuando los enfrentamientos por su uso estallaron en el concejo. Hasta esa fecha, no parece haber habido quejas al respecto⁸¹, pero en 1618 la situación que

felicitar a los jurados. Modernamente, Guichot mencionó la prohibición, pero apenas si decía que fue por bastante tiempo, Guichot, *Historia del Ayuntamiento...*, vol II, p. 199.

⁸⁰ Algún investigador la ha traído a colación hablando sobre la decadencia de Granada pero fuera del contexto de la polémica en el concejo y en reino en general, véase M. Garzón Pareja, *Historia de Granada*, Granada, 1981, vol. II, pp. 246-247, con fecha inexacta, siguiendo a Henríquez de Jorquera. Domínguez Ortiz la recuerda brevemente y dice que es cosa del Ayuntamiento, Domínguez Ortiz, "Los coches...", p. 40. Juan L. Castellano se acuerda de la prohibición tratando de las condiciones de millones puestas por las Cortes, entre las que opina se hallaban peticiones de algo tan poco sustancioso como era suplicar que no se pudieran llevar coches en Granada, *Las Cortes de Castilla y su Diputación permanente*, p. 61. No dice de donde saca esta afirmación, pero si esta se trata de las Actas de Cortes, hay que puntualizar que en ellas no se pide la prohibición de los coches, sino su vuelta.

⁸¹ Jean Vilar fechó equivocadamente uno de los memoriales que después veremos en 1615, fecha que enlazó con la ocupación de Lisón y Biedma como veinticuatro en cuestiones relativas a la seguridad en la costa y su despoblamiento, Jean Vilar, "Formes et tendances de l'opposition sous Olivares: Lisón y Viedma, *defensor de la patria*", en *Melanges de la Casa de Velázquez*, t. VII, 1971, *passim*. Según los libros de acuerdos del ayuntamiento granadino, 1618 fue la primera vez que se trató del tema de los coches, véase, M^a A. Saez Antequera, *Indices de los libros del cabildo del Archivo Municipal de Granada, 1604-1618*, Granada, 1988.

debía venir de largo, se había vuelto tan insostenible que el Ayuntamiento se dividió en dos, los que querían mantener el uso del coche y los que no lo tenían y estaban en contra. Habían sido numerosos los personajes que habían recibido licencia de coche en la ciudad en aquellos años, no menos de 44 entre 1611 y 1618⁸². 28 de esas licencias se habían concedido entre 1615 y principios de 1618. Entre los agraciados destacaban netamente los veinticuatro, que con 17 licencias significaban, el 38,6% del total, la mitad de ellas dadas por cierto, en 1616 y 1617⁸³. Además dos viudas de veinticuatro redondeaban el perfil de este grupo dirigente, que alcanzaba así, el 43% de las licencias conocidas⁸⁴. Había también 3 religiosos⁸⁵, un militar⁸⁶, dos inquisidores⁸⁷, dos empleados de la Chancillería⁸⁸ y

⁸² Repartidas de la siguiente forma: 1611 (4); 1612 (6); 1613 (falta documentación); 1614 (6); 1615 (5); 1616 (9); 1617 (13) y 1618 (1). Ninguna encontramos en 1619 y tan solo 2 en 1620. Como sabemos para 1621 falta documentación y a lo largo de los años 20 no hay licencias de coche en Granada, tan solo de silla.

⁸³ Así la licencia de coche de dos caballos para don Fernando Zapata, consulta del 23-VI-1612, AHN Consejos Leg. 4419/102; licencia para coche de 2 caballos a don Melchor Porcel de Peralta, consulta del 1-VII-1612, Leg. 4419/108; licencia para coche de dos caballos a don García de Rivera, impedido, consulta del 21-I-1614, Leg. 4420/9; licencia de coche de dos caballos a don Gomes de Herrera de 76 años, consulta del 22-VI-1614, Leg. 4420/89; licencia de coche de dos caballos a Rodrigo Monte, consulta del 12-II-1615, Leg. 4420/24; licencia de coche a don Luis de Caicedo, consulta del 3-X-1615, Leg. 4420/126; licencia de coche a don Sebastián de Quesada, consulta del 28-XI-1615, Leg. 4420/159; licencia de coche a don Francisco Fernández Zapata, consulta del 12-XII-1615, Leg. 4420/161; licencia de coche de dos caballos a don Juan Olarte de Fuentes y su mujer, consulta del 5-II-1616, Leg. 4420/8; licencia de coche de dos caballos a don Bernardo de León y doña Estefanía de Guzmán y Maza su mujer, consulta del 6-VIII-1616, Leg. 4420/99; licencia de coche de dos caballos a don Francisco de Herrera Valenzuela, consulta del 10-IX-1616, Leg. 4420/140; licencia de coche de dos caballos a don Jerónimo de Montesinos de Córdoba, consulta del 19-III-1617, Leg. 4421/55; licencia de coche de dos caballos a don Pedro Guillén de Contreras, consulta del 20-IV-1617, Leg. 4421/88; licencia de coche de 2 caballos a don Diego de Córdoba Ronquillo, consulta del 8-VIII-1617, Leg. 4421/130; licencia de coche de 2 caballos a don Baltasar de Barahona, consulta del 8-IX-1617, Leg. 4421/144 y licencias de coche de 2 caballos a don Andrés Porcel y don Jerónimo Moreno, consulta del 2-XII-1617, Leg. 4421/196.

⁸⁴ El 30-VII-1615 se consultaba la licencia para coche de doña Ana de Arburola, viuda de Diego Díaz de Arauz, AHN Consejos Leg. 4420/90 y el 3-II-1618 la de doña Maria del Campo viuda de don Jerónimo de Loaysa y sus hijos siendo una familia, Leg. 4421/17.

⁸⁵ El 13-VIII-1612 se consultaba la licencia de coche de dos caballos del doctor don Carlos de Mendoza y Valdivia chantre, AHN Consejos Leg. 4419/120. El 22-VI-1614 se consultaba la de don Francisco de Vivero y Valdivieso, capellán real y canónigo de Santiago, válida para la corte y para Granada, donde residía, pudiendo andar también su madre que vivía con él, Leg. 4420/89 y el 20-I-1617 se consultaba la licencia de coche de dos caballos del doctor don Jerónimo de Montoya, maestreescuela y canónigo, Leg. 4421/15.

⁸⁶ El 13-VIII-1612 se consultaba la licencia de coche de dos caballos de don Iñigo de la Cueva teniente de Capitán General de la costa del reino de Granada, AHN Consejos Leg. 4419/120.

⁸⁷ El 23-VII-1611 se consultaban las licencias de coche de dos caballos de don Pedro Cifuentes de Loarte y el doctor Francisco de Heredia, que argumentaban ser viejos, enfermos y no poder ir en

una mujer entroncada con una poderosa familia nobiliaria⁸⁹. Del resto, 17 personajes, sólo sabemos que eran importantes vecinos de Granada⁹⁰. Con todo ello, aquí no estaban todos los encochados de Granada, faltaba el arzobispo⁹¹, faltaba algún título, los de la Chancillería, los de la Inquisición, etc. En cualquier caso, tanto la cantidad como la acumulación de licencias en unos pocos años y el que buena parte de ellas fueran a parar a los veinticuatro y sus familiares, eran razones suficientes para que las incomodidades por el uso de los coches se multiplicaran tanto en el plano de la convivencia urbana, como en el plano de lo simbólico.

Como en otras ciudades, el uso del coche había creado una capa diferenciada cuya preeminencia no era muy bien vista por aquellos que muy cercanos socialmente a los anteriores, no la disfrutaban. Además, el uso del coche, dado el peculiar urbanismo de la ciudad, creaba numerosos problemas protocolarios entre los de la Chancillería y los caballeros. Ante esta situación, aunque aduciendo razones muy diversas, se propuso su prohibición el 31 de marzo de 1618, cuando don Pedro de Ávila aseguró en el cabildo que era notorios los grandes daños que resultaban de que hubiera coches en todos los reinos, pero particularmente en Granada porque afectaba negativamente a la cría de caballos⁹² y se iba perdiendo la jineta y no había animales

mula, AHN Consejos Leg. 4419/ 139.

⁸⁸ El 5-VI-1616 se consultaban las licencias de coche de dos caballos del licenciado Alonso de Soria Camargo, receptor de penas de camara de la Chancillería, AHN Consejos Leg. 4420/64 y el 16-V-1617 la del licenciado don Juan de Valencia, abogado de la Chancillería, Leg. 4421/85.

⁸⁹ El 3-II-1614 se consultaba la licencia de coche de dos caballos de doña Ana Girón, *deuda de la cassa de osuna*, para ella y para una hija doncella, AHN Consejos Leg. 4420/10.

⁹⁰ Entre otros don Alonso Venegas de Alarcón, consulta del 23-VIII-1612, licencia de coche de 2 caballos, AHN Consejos Leg. 4419/121; don Pedro Luis de Aranda, consulta del 16-IX-1612, licencia de coche de 2 caballos, AHN Consejos Leg. 4419/133; Tomas de Vigüero, *persona principal*, al que se dio licencia junto a Francisco de Vigüero su yerno, consulta del 5-II-1616, licencia de coche de 2 caballos, AHN Consejos Leg. 4420/8; don Pedro de Carvajal *caballero mayorazgo*, consulta del 26-VIII-1616, licencia de coche de 2 caballos, AHN Consejos Leg. 4420/111 o Diego Hurtado de la Fuente, de quien se decía que era vecino de *los principales*, consulta del 24-IX-1616, licencia de coche de 2 caballos, AHN Consejos Leg. 4420/153.

⁹¹ Como era regla, tenía coche, pero pidió licencia para silla pues *a causa de ser muy angostas muchas de las calles de aquella Ciudad no puede andar en coche por ellas*, consulta del 20-V-1612, AHN Consejos Leg. 4419/88.

⁹² La cría de caballos era uno de los orgullos del reino de Granada, véase José González

con que poder acudir al servicio de smgd en las ocasiones ny los caballos estan exerzitados ni los caballeros ny ai cuidado en los padres ... porque solo se mira que tengan cuerpos para los coches lo qual es en tan gran daño como es notorio a la ciudad porque los caballos de los coches no tienen tiento en las bocas.

También denunciaba que los caballeros se empeñaban económicamente, gastando *en cossa tan sin fruto*. Pero los coches también afectaban a la higiene y salud pública de la ciudad que *rezibe mui particulares daños por ser las calles mui angostas y los edificios con poca fortaleza respeto de los muchos encañados y madres que tienen los zimientos todos mui unydos con lo qual este lugar se ba hundiendo por ser los edificios tambien mui altos y de muchos tabiques*. Esta angostura de las calles ocupadas siempre de coches provocaba también *yncomodidad de trajinarse las mercaderias*. Por estas razones, don Pedro de Ávila suplicaba a la ciudad para que escribiera al rey, al duque, al Consejo y al confesor del monarca para que ayudaran a alcanzar la prohibición de los coches. Tras él, Gomes de Estera dijo lo mismo, así como los jurados presentes. De diferente opinión fue don Francisco Mexia, caballero calatravo y veinticuatro⁹³ quien aseguró inicialmente que la proposición de don Pedro de Ávila, *es muy justa y puesta en razon como el caballero tan gran republicano lo a mirado y considerado mjr y que para que esto tenga efecto y una ciudad como esta cabeza de reino y boto en cortes tenga el ornato que se requiere como las demas ciudades que no tienen su grandeza*, pensaba él que era mejor suplicar que los coches fueran de cuatro caballos y que sólo pudieran usarlos mujeres y caballeros de más de cincuenta años y que los que tuvieran coche *para ayuda de los daños que hacen en las calles tenga obligacion de dar un tanto para que con lo que faltan los propios se puedan aderezar*. Inmediatamente intervino don Alonso de la Guarda, que mostró su acuerdo con la opinión que don Pedro de Ávila, pero añadiendo que si se había de suplicar al rey si quitaban o no los coches, *se bote por boto secreto en este cabildo y que para votarlo se salgan de el cabildo los caballeros que tienen coche*. El mayordomo de los jurados dijo lo mismo que don Alonso, así como don Fernando de Ávila y don Mateo Lisón,

Martínez, "La presencia equina en la ciudad de Granada", *Gazeta de antropología*, 7, 1990, *pasim*.

⁹³ Francisco Enríquez de Jorquera, *Anales de Granada*, 1646, edición de A. Marín Ocete, P. Gan Jiménez y L. Moreno Garzón, Granada, 1987, vol. II, pp. 594-595. Era además capitán de la gente de guerra del batallón de Granada y familiar del Santo oficio, pp. 613 y 627-628. Falleció en 1619.

mandando entonces el corregidor que salieran de la sala del cabildo quienes tenían carruaje. Los 19 votos de quienes quedaron en ella fueron en que, según las razones expuestas, se quitaran los coches en Granada⁹⁴. Aunque desconocemos en detalle los enfrentamientos que podía haber entre los distintos grupos de poder en el concejo, semejante medida mostraba a las claras que el uso del coche dividía tajantemente a las élites granadinas. Ignoramos también qué curso pudo tomar por entonces la súplica al monarca, aunque de lo acontecido años después, deducimos que no tuvo mucho eco. No obstante ello, las quejas prosiguieron en años siguientes, siendo acusados los coches de despoblar las partes altas de la ciudad⁹⁵.

La polémica granadina se reactivó de todos modos a partir de 1621 al acceder al trono Felipe IV. En sus inicios apareció, firmado por un tal don Francisco Porcel personaje de la élite urbana⁹⁶, un opúsculo impreso titulado *Pide el bulgo no aya coches* en el que se exponían las razones que había para quitar el uso de los vehículos y las ventajas para dejarlos, más numerosas⁹⁷.

Porcel decía que los coches eran causa de que las mujeres *salgan mucho, y tengan ocasion para otras que se ofrecen de ver, y ser vistas*. Debido al vicio de andar en ellos, los hombres no ejercitan el montar a caballo y usándose tantos en los coches, *casi no se hallan buenos para fiestas, y actos publicos, con que se va perdiendo la raça*. Además empobrecían a quien los tenía *por su mucha costa, y emprovecen las Ciudades* por los gastos de empedrar las calles. Por último, aseguraba que *antiguamente se vivia sin ellos, pues solo un gran señor los tenia, y agora los tienen muchos, que no pueden sustentarlos*⁹⁸. Estos eran los

⁹⁴ AMG Act. Cap. Libro IX, fs. 101-103.

⁹⁵ El 17 de octubre de 1620 se decía que los consejeros iban dejando el Albaicín debido al uso de los coches, AGS CC Libros de Cédulas Reales Libro 189 f. 154v. Parece que en otra Real cédula de 21 de enero de 1621 se achacaba a los coches el despoblamiento de la parte alta de la población obligando a desplazarse al llano para evitar los inconvenientes que en ellas ocasionaban, véase J. González Martínez, "La presencia equina...", *pasim*.

⁹⁶ Hemos encontrado a los siguientes Porceles y sus licencias de coche de dos caballos en Granada; don Melchor Porcel de Peralta veinticuatro, don Fernando Porcel de Salablanca y don Andres Porcel, también veinticuatro. Los datos respectivos: consulta del 1-VII-1612, AHN Consejos Leg. 4419/108; consulta del 20-I-1617, Leg. 4421/15 y consulta del 2-XII-1617, Leg. 4421/196.

⁹⁷ Francisco Porcel, *Pide el bulgo no aya coches, y da para ello las razones siguientes*, 1621, AGS, Patronato Real 15/6, aquí las citas siguientes. El opúsculo de tres páginas apareció el 7 de mayo suponemos que en medio de los debates del concejo.

argumentos contra los coches, nada originales por cierto; mujeres descarriadas, hombres afeminados, escasez de caballerías, imitación sin tasa que empobrecía a los que los tenían sin permitirse sus medios y a las ciudades por los empedrados. Ni una palabra sobre la situación higiénica de la ciudad, particularmente los viajes, cuyo peligro tanto encarecen otros documentos sobre Granada. De todos modos, nada de esto era verdad según Porcel o mejor dicho, en ello el coche es *indiferente*, desgranando entonces todos los argumentos típicos que aconsejaban el uso del coche por las clases dominantes. En primer lugar, el coche era un excelente medio para separar las calidades sociales, especialmente mediante la mujer, cuya honestidad nada tenía que ver con su uso, pues ésta podía ponerse en entredicho en muchas otras circunstancias⁹⁹. La escasez de caballos también era falsa, pues entonces había más que nunca¹⁰⁰ y el supuesto aumento de los gastos mediante los coches también, porque su uso los disminuía en realidad, al tiempo que ayudaba a marcar las diferencias sociales, siendo cierto por otra parte que su prohibición no iba a disminuir la emulación social¹⁰¹.

⁹⁸ Se refería Porcel al coche del conde de Tendilla, alcaide de la Alhambra, véase *infra*.

⁹⁹ Así, para la *matrona principal, y honrada*, el coche era *Trono que a ella sus hijas y familia las lleva con gran obediencia a la yglesia, estaciones santas, y passeos onestos del campo, a lo qual todo tiniendo familia no puede yr con comodidad*, pues no se podían tener seis y ocho sillas en que las llevaran, que sería *mucha mas costa*. Aquellas que *de su natural no son buenas*, no era por causa del coche, pues cuando no los había *se tapavan y ivan a pie a los paseos, cosa harto mas indecente*. Si se quitaran los coches había de ser peor porque estas, *descubiertas a sus bentanas llamaran con su vista quien las passee y corra la calle como se hazia quando no los avia, de que resultara mucha mas infamia*. Para excusar este inconveniente, aseguraba Porcel, *no ay mas cura que pedir a Dios mude los coraçones, y los superiores enseñar con obras y buen exemplo para que el pueblo los imite*.

¹⁰⁰ Aseguraba que había el doble de caballos de fiestas que 20 años atrás y que el no hacerse fiestas *con la facilidad que solia, nace de la vanidad que a crecido en los hombres, pues el que se contentava en aquellos tiempos con un Cavallo quiere en estos quatro, o seis, y otros tantos lacayos, y libreas con que no ay conformidad para hazerlas como solian*. Además, el caballero que gustaba de

hazer mal a un caballo, aunque tenga Coche, le tiene y todos mas armados para la ocasion de guerra, pues son de provecho, y los de rua no mas que para las burlas. El hecho de que estuviera perdida la raza no venía de los coches, pues en ellos no se utilizaban más que *Rocines sin esperanza de poder ser buenos si no de las vejaciones que se hazen a los labradores, y de echarse por Padres con favores, y particulares fines el deshecho, y dexando a letra vista muy buenos Cavallos que pudieran serlo*.

¹⁰¹ Mantenía que los coches *ahorran mucha costa, pues una casa que no pudiera passar sin un cavallo, un lacayo, dos pajes dos escuderos y dos moços de silla, se reduce a andar mucho mas honrada y autoriçada con un cochero un escudero y un paje*. Respecto a los gastos de las ciudades con los empedrados, mantenía que en estos tiempos las ciudades tenía *doblados los propios para acudir a ello*. Acerca del argumento de que antiguamente no los tenían mas que grandes señores, aducía que *oy les queda la misma superioridad con traer quatro cavallos y dos*

Junto a las razones con las que refutaba Porcel las dadas para que no hubiera coches, añadía las otras que había para que *de ninguna manera se quiten*. La primera de ellas era *el aver su Magestad dado licencias para traerlos*. La segunda, que si desaparecieran de la corte y algunas grandes ciudades *quedarían sin esplendor sordas y hechas aldeas, cosa indecente para vista de estrangeros*. Además, los coches eran *aumento de vida a todo genero de gentes, pues en el verano quitan el sol, y en invierno el agua, frio y lodo, de que el Cavallo no puede escusar*. Originaban en las repúblicas *amistades y comodidades, pues tiniendole un cavallero puede llevar consigo seis y ocho que no los tienen, ni pueden tener cavallos, con que passeandose onestamente se escussan de juegos, y otras cosas peores de inquietar casas y bentanas*. Además *todas las naciones los usan, y con mucha mas abundancia por ver los utiles que traen consigo*. Para cerrar su memorial, Porcel aconsejaba que antes había que mantener los coches que pensar en quitarlos y que en cuestión de reformas se había de empezar por arriba, es decir, *començando los Principes en sus personas, conque le siguieran los privados y cabeças del govierno, a que sigue luego el pueblo*¹⁰².

Poco después, saltaba a la palestra en la controversia granadina Diego Bello Hurtado, personaje que compuso otro memorial impreso contra los coches¹⁰³. La obrita, a diferencia de la de Porcel, era una diatriba contra el uso de los coches que, a los habituales tópicos –libertad de la mujer, pérdida de la caballería y mimetismo social- añadía otros motivos para eliminarlos, como eran los conflictos entre diferentes sectores sociales, los problemas causados por su uso irreverente y sobre

cocheros. También era inútil tratar de evitar que los tuvieran personas con poca hacienda *pues quien le tiene para lo que no puede, quitandole aquesta ocasion buscara otra y otras cien mil para su vanidad*.

¹⁰² Decía Porcel que debía haber en Granada,

ochenta Coches, y a este respeto en las demas Ciudades de España mas, o menos segun su grandeça. Dellos se hagan quatro partes. Una, que tiene consejeros que no an de hazer mal a cavallo, ni es su profession. Otra, que tienen clérigos y señoras viudas, que no avian de tener ningunos. Otra, que tienen cavalleros poderosos de quatro cavallos, y sin ellos otros tres, o quatro de rua. Otra, que solo tienen Coches quedemos en su lugar tuvieran cavallos, qual es mas util que aya estas quatro partes de provecho en las ocasiones de veras, o que aya una sola de provecho para las burlas.

Las *burlas* eran los juegos a caballo.

¹⁰³ El memorial de Bello Hurtado en AHN Consejos Libro 1429 f. 302r-304v. Nada sabemos de este personaje. Sabemos de un Diego Hurtado de la Fuente, *vecino de Granada y de los principales*

todo, un par de cuestiones acuciantes en Granada como en Sevilla, los fraudes que facilitaban y los problemas higiénicos que provocaban, dando una imagen mucho más completa del asunto de los coches en una gran urbe y siguiendo la línea de las quejas del cabildo municipal.

Como otros documentos de este estilo (el de Lisón y Biedma o la carta del obispo de Bona), la singularización del caso parecía ser la única garantía de que la Corona se preocupara de dar solución al problema de los coches, de ahí que Bello Hurtado defendiera la peculiaridad granadina, asegurando que los inconvenientes de los coches del reino *no corren igualmente en todos los lugares, porque entre los daños que causan, habra utiles que piden se conserven*. Sin embargo, Granada era caso particular sin comparacion ni consecuencia con otro lugar: *porque sin recibir util, padece gravísimos daños generales, de que participa todo el Reyno, se ofende Dios, y defrauda la Real hazienda de V.M.*

La primera denuncia, muy en la línea de los que decía la literatura por esas fechas, iba dirigida contra las mujeres cuyo comportamiento en los coches daba al traste con muchas. Bello Hurtado subrayaba las ofensas de Dios, saliendo a lugares y a horas del día y la noche que *a pie no se pudieran hacer*, de donde resultaba *discordias entre casados, y pendencias*, como la habida hacía poco cuando *zeloso uno había ido en un coche una mujer principal casada, la mató dentro del coche, con gran escandalo de la ciudad, y daño en muchas honras*. Las ofensas a Dios también traslucían las dificultades de compatibilizar la resacralización de la urbe propia de la Contrarreforma, Granada era ejemplo manifiesto, y el uso del coche, especialmente en las procesiones del Corpus¹⁰⁴.

della, cuya licencia era consultada el 24-XI-1616, AHN Consejos Leg. 4420/153.

¹⁰⁴ *Falta la reverencia en muchas ocasiones al santísimo Sacramento, pues yendo por la calle, no dan lugar a acompañarle, ni verle para adorarle, ni a poder pasar cubierto con el palio por las angosturas de las calles. Y ha sucedido estar en una casa, y al salir, haber entrado un coche por una parte, y otro por otra: y demás de detenerse en tanto que los cocheros se conformaban, cual habría de cejar, estarse parados el sacerdote en lugar indecente mas de un cuarto de hora, por la gran dificultad que hay en cejar un coche: esto con clamor del pueblo que acompañaba, pidiendo a Dios pusiese remedio. No puede ir cubierto con el palio, ni la gente con devocion, porque han de ir por las orillas uno a uno, por los hoyos y zanjias abiertas, y por mirar donde ponen los pies, falta el rezo de los Psalmos, no sabiendo en que verso van, empiezan otro: todo con indecencia y en presencia de muchos extranjeros sospechosos deste santo misterio, que de ordinario acuden de los puertos con mercaderías. Granada estaba experimentando en estos años en su espacio físico y en su imaginario colectivo un complejo proceso resacralizador y resemantizador que afectó a su totalidad como urbe, véase al respecto J.L. Orozco Pardo, *Chistianópolis. Urbanismo y Contrarreforma en la Granada del Seiscientos*, Granada, 1985. En otro orden de cosas, pero también conformando este marco ideológico, no hay que olvidar tampoco que de Granada partieron los ataques más furibundos contra las mancebías que culminaron con el éxito de una*

A estas cuestiones se sumaban numerosos conflictos sociales derivados del uso del coche, entre diversos grupos de poder. Según Bello Hurtado, los oidores no iban en coche *por ser los distritos cortos*, pero desde hacía poco tiempo *los usan los mas mozos con mas inconvenientes*. Así se producían abundantes problemas de preeminencia,

*sobre entrar sus coches en la boca de una calle y no bolver tan apriesa, cejando atras toda la calle, los que ya estaban para salir della: prenden los cocheros, dejando en la calle solo el coche, y señoras que van dentro: como se hizo con su mujer de don Francisco de León, y ponen presas y con guardas las señores como se hizo con su mujer de don Francisco del Castillo. Y porque los caballos del coche de don Antonio de Cordoba levantaron polvo, que con el aire entro en el coche de unos Oidores, le pusieron preso y con guardas en un castillo, y mandaron soltar con gran condenacion*¹⁰⁵.

Bello Hurtado incidía también en el tópico del coche inmerecido y en la crítica a la movilidad estamental, subrayando los gastos que ocasionaban y el progresivo abandono de la caballería correlativo al aumento de su uso. Así sustentaban coche muchos *por verlos a sus vecinos de dos y de cuatro caballos, que sus rentas, es mucho alcancen el gasto y costa que tienen*. Esta imitación conducía a una disminución de la cría de caballos porque antes de que usaran los coches *el mas moderado caudal criaba 2 y 4 potros, y lo hacian trato y granjeria*, pero con el abandono del ir a caballo había desaparecido esto y *no hay caballero mozo (o muy pocos) que se aficione a andar a caballo, ni hacerle mal, y en ocasiones de unas fiestas faltan caballos para hacerlas*. Aun más, si los caballos se traían de fuera, *cosa tan mal parecida de ciudad que daba caballos a todo el Reino*, acontecía que pocos hombres mozos podían montarlos *por falta de uso y disciplina*.

Pero junto a estos problemas, dos cuestiones más, también señaladas en Sevilla, podían inclinar la balanza a favor de la prohibición. Por un lado, Bello Hurtado aseveraba que *se defrauda grandisima parte de su real renta, por la mucha seda que es publico se entra sin registro dentro de los coches*. Por otro, se trataba

misión enviada a Madrid en 1621 para conseguir del Consejo de Castilla la extinción de las mancebías, véase, F. Vázquez García y A. Moreno Mengíbar, *Poder y prostitución en Sevilla (Siglos XIV al XX)*, Sevilla, 1995, vol. I, pp. 52 y ss.

¹⁰⁵ Manuscrito al lado dice: *prendieron a doña ines Carrillo*. La licencia de coche de dos caballos para doña Inés Carrillo de Alarcón, vecina de granada por su calidad y poca salud, se consultó por la Cámara el 22-III-1620, AHN Consejos Leg. 4421/47.

del deterioro de las madres que infectaban las aguas y de la inseguridad generada en el tráfico y comercio de la ciudad debido al gran número de coches:

Pasan por medio de las calles, dos acequias que salen de los ríos Darro y Genil, hondas y cubiertas con pedazos de maderos, que apenas hay alto en tierra, donde entre el empedrado, las orillas de encañados, unas sobre otras, en muchas partes descubiertas, sin poderse empedrar, y en pasando las ruedas, rompe el caño, con que ordinariamente por todas las calles corren agua los arroyos, y como la tierra esta movediza, estan las calles surcadas, con muchos hoyos, sin embargo de empedrarse a menudo a costa de los vecinos, en que los pobres gastan mucha parte de lo poco que sus casillas les rentan, y a los que las viven, les sacan los bienes por no tener con qué pagar. Suceden tambien muchas desgracias, porque pasando las ruedas por las zanjias rompe el madero, y abre hoyos que la gente no ha visto de día, y de un momento a otro le hacen y caen dentro, maltratandose y descalabrándose, y no osan andar a caballo de noche, por las muchas desgracias y aun muertes que se ven cada día. Y lo que solia ser regalo en las casas el agua limpia y corriente, ya falta, y la que entra es sucia y dañosa a la salud. Y hubo tiempo, en que habiendo menos caños, un coche solo que habia del marques de Mondejar, para que bajase desde el Alhambra a la ciudad sola una calle, embiava a pedir licencia, y se la daban, con que pasase allí, y hoy ruedan continuos mas de 200 coches.

Granada se hallaba debido a los coches, *querellosa y agraviada* en palabras de Bello Hurtado, que acababa su memorial subrayando el acuerdo general sobre este asunto y suplicando al monarca que hiciera esa merced a la ciudad. Esta, que había representado *tantos daños*, y el pueblo *sin exceptuar persona*, lo suplicaban, con tanta unanimidad que afirmaba que *aqui no hay parte querellosa ni agraviada*. La prohibición había de traer abundancia de caballería y cría de caballos *tan necesarios para el socorro de la costa*, dejaría a Dios *Servido*, y *reverenciado*, al rey *aprovechado en su real renta* y a los vecinos *sin gasto de empedrados ni ocasion de desgracias*, *gozando con las buenas aguas de la salud, paz, sin las ocasiones de discordias, ornato de actos publicos, sin otros infinitos bienes que por menores*, dejaba Bello Hurtado de referir. En pocas palabras, la eliminación de los coches había de traer a Granada la paz social de la que parecía carecer.

Por su parte, Mateo Lisón y Biedma escribió para la ocasión otro memorial cuyos argumentos eran muy similares a los de Bello Hurtado. Empezaba recordando la petición de la ciudad de quitar los coches, pero por no averse *resuelto* en largo tiempo, resultaban muchos y grandes daños *que con brevedad se deven remediar, por lo que toca al servicio de su Magestad, bien de aquella*

Republica, y de sus vezinos. En primer lugar, había que quitar los coches porque en el reino de Granada había muchos lugares de costa y cada día se ofrecen rebatos, y es necessario que haya cavallos, y que los Cavalleros y ciudadanos se exerciten en la Gineta, pero esto no se practicaba porque antes se entran en un coche seys y ocho, y por esta causa no tienen cavallos, ni se pueden exercitar. Además de perderse este ejercicio, se perdía la casta de los caballos porque todos eran rocines de coches. Junto a ello, estaba el problema de los fraudes a la hacienda real en la entrada de seda, pues habiendo tantos coches se entiende que en ellos se entran cantidades de partidas sin pagar los derechos, y las guardas no se atreven ha visitarlos, porque son de la gente principal, poderosa, y mas luzida del lugar. En tercer lugar, subrayaba Lisón el problema del tráfico urbano y sus incomodidades, asuntos de gran importancia pues

como en la dicha ciudad son las calles angostas, y pocas por las que pueden andar coches, y ellos son tantos, se enquentran muy a menudo, y los unos ni los otros pueden passar ha delante, ni bolver atras en mucho tiempo, y con mucha dificultad: y sobre los enquentros suceden muchas quistiones cada dia, y no pueden passar por las calles, las personas que andan a sus negocios, ni cavalgadas cargadas con mantenimientos, fruta, pan, y otras cosas, y les hazen aguardar, o rodear por otras calles, con mucha incomodidad. Y lo peor es, que en estos enquentros y detenidas de coches sucede muchas vezes, querer passar el Santissimo Sacramento por las calles, y estar parado aguardando con mucha indecencia y escandalo.

Otro grave problema era el de los empedrados, debido a que la estrechez de las calles obligaba que las rodadas de los coches hayan de yr siempre por una parte, provocando que se deshicieran con facilidad, para cuyo remedio se hazen muchos repartimientos a los vezinos, y a los propios y rentas de la dicha ciudad, y son tantos y tan a menudo, que ni la dicha ciudad tiene propios para ellos, ni los vezinos haziendas para poderlos pagar. Además estaba la cuestión de la salud pública, ya que

estan todas las calles minadas con las madres y hazequias que van por debaxo dellas, y con los encañados de las aguas, que son tantos que no ay casa que no tenga su pilar, o fuente, y como passent tantos coches por encima, se atormentan y rompen, de que resultan que las calles estan siempre con arroyos de las aguas que salen de los encañados quebrados, y llenas de sumideros, hoyos y varrancos, y de noche caen las gentes que andan por ellas, a pie, y en cavalgadas, y muchas vezes se maltratan,

quiebran piernas, y descalabran: y en los reparos desto se gastan assi mesmo muchos ducados.

Finalmente, Lisón subrayaba la unanimidad absoluta de Granada en quitar los coches, como hiciera Bello Hurtado, pues la ciudad *lo suplica*, el común de los vecinos había presentado *muchas peticiones, pidiendolo* y el cabildo de los jurados *piden y dizen lo mismo* por ser causa tan del servicio de Dios, del rey y del bien público. Todas estas razones *que militan en solo ella*, aconsejaban que se prohibiera en Granada el uso de los coches. Según Lisón se criarían caballos, se ejercitaría la gineta, *no seran tan bejados y molestados los vezinos con tantos repartimientos como les cargan, y las calles estaran con el adorno que es razon*¹⁰⁶.

Los argumentos de Lisón y Biedma fueron a la postre definitivos en la prohibición granadina, pero apenas unos pocos meses antes de hacerse esta efectiva, no parecía cosa tan fácil de lograr, como se aprecia en la respuesta institucional dada al memorial de Bello Hurtado¹⁰⁷. Llegado al Consejo de Castilla, los comentarios sobre su contenido dejaban ver por donde iba en la corte el asunto de los coches granadinos a fines de julio de 1621. En ese momento, la prohibición que solicitaba la ciudad y algunos de sus próceres, parecía poco adecuada. El consejero manifestaba en su escrito al rey que había en el memorial razonamientos sobre los coches de validez general y otros particulares de Granada. En cuanto a los primeros, era de opinión que convenía se viera *la materia de la reformation y moderacion de los coches, porque della podria resultar mucho servicio a Dios nrº señor y bien y alivio a la Republica*. En lo tocante a Granada creía que sería *rigor* hacer con ella mayor *demonstracion* que con los demás lugares quitando los coches *y notarla de mas distraida que otros donde se permiten*. En ello influía naturalmente que la ciudad es *cabeza del Reyno y Corte por residir en ella la Chancilleria y una de las ciudades de mayor poblacion y de mas gente y mas aliviada de la Corona de Castilla*. Dicho esto, el consejero se detenía con más particularidad en alguno de los problemas que relacionaba el memorial de Bello Hurtado, el problema del tráfico de

¹⁰⁶ El memorial de Lisón en BNM Mss. 18400/ 7. Debajo, escrito a mano se lee, *Suppcª a vmd la ciudad de Granada faborezca esta causa justa pues tiene tanta justificacion lo que se pide*.

¹⁰⁷ AHN Consejos Libro 1429 fols. 305r-307v. El Memorial de Bello Hurtado, sin la contestación del consejero, también en BNM Mss. 18400/ 6. Jean Vilar consultó este último, que venía sin fecha, proponiendo la de 1615, pero desconocía la consulta del consejero fechada el 27 de julio de 1621, "Formes et tendances de l' opposition sous Olivares...", pp. 283n y 293n.

los coches, que consideraba asunto menor, la cuestión del fraude, a la que tampoco prestaba mayor consideración y el tema del agua, que si consideraba se debía investigar más a fondo. Sobre el tráfico decía que era cierto que las calles eran muy estrechas,

y tanto que por mas de la mitad de la ciudad no pueden pasar coches, y alli no causan embarazo, en la otra mitad por donde ruedan causan alguna descomodidad a la gente de a pie y de a caballo; pero no de manera que no quede lugar para el paso, y de las calles principales salen, y se derivan por los lados otras muchas por donde se excusa la dificultad cuando llega a haber alguna.

El fraude en los derechos de la seda era imposible a decir del consejero, debido al exhaustivo control existente, como probaba además la falta de otras noticias. En cambio, con respecto al agua si pensaba que los coches podían dañar *las acequias principales* por donde entraba el agua en la ciudad, así como *a la cañería, y atanores por donde pasa a las fuentes publicas y a las particulares, que en las mas casas las hay y conforme a la disposicion de las calles, acequias y caños por ir muy poco hondos, no pueden dejar de hacer daño*. Recordaba que durante el tiempo que estuvo allí sirviendo *era mucho menor el numero de coches y como cosa que no fue menester apurarla, no tuve bastante noticia de quanto fuese este daño*¹⁰⁸. No obstante las informaciones del memorial, este no bastaba para probar los daños descritos, por lo que proponía que se mandara al presidente de la Chancilleria y al Corregidor y aun al Arzobispo, *que habiendolo hecho ver a los cañeros que alli hay deputados y peritos y al administrador de las aguas ... y a los maestros mayores de la Alhambra y de la iglesia mayor, informaran acerca de si el daño fuese irreparable o tal que sea de mucha consideracion contra el bien publico, y para los que tienen fuentes*. También proponía que si los coches perjudicaban a los vecinos pobres porque habían de pagar *las quiebras y desempedrados* que con ellos se hacían, *se quiten y prohiban, o se les eche a los dueños que los traen una imposicion para los reparos como lo pidiere la materia*. Mientras esto no constara por el camino legitimo

¹⁰⁸ En Granada circulaba la anécdota de que durante años había habido solo un coche, el del conde de Tendilla, alcaide de la Alhambra, que pedía permiso al concejo cuando quería bajar a la ciudad a fin de no dañar las madres. La Provisión de 1621 decía que al conde de Tendilla se le llegó a prohibir el uso del coche por los muchos daños que hacía a los encañados, AGS RGS Leg. 1621 XII. El enorme aumento de los coches, recuérdese que Porcel hablaba de 80 y Bello Hurtado más de 200, había convertido esto en un verdadero problema. La cifra de 600 coches dada en 1615 es del todo

y cierto de *la informacion referida*, el parecer del consejero era que no se hiciera *novedad* en los coches de Granada.

Sin embargo, entre los meses de julio y diciembre, la situación acabó siendo percibida de muy diferente forma. Las presiones del concejo, y particularmente la insistencia de Lisón y Biedma¹⁰⁹, lograron que se sustanciara una prohibición de usar los coches en Granada, mediante una real provisión expedida el 13 de diciembre de 1621¹¹⁰, por la que se prohibía ir en coche en la ciudad salvo al arzobispo y al presidente de la Chancillería debido a sus perniciosos efectos. Los problemas señalados eran los ya repetidos una y otra vez, haciéndose especial hincapié en el problema de las madres y la debilidad de muchas casas, acentuados por las fuertes lluvias del año anterior¹¹¹. Pero además de estas razones, creemos de gran importancia a la hora de prohibir los coches en Granada los frecuentes enfrentamientos entre unos y otros sectores sociales¹¹². Esa cuestión ya la había subrayado Bello Hurtado¹¹³ y también aludía a estos choques Lisón y Biedma. Un

exagerada, véase J. González Martínez, "La presencia equina...", *passim*, que no cita su fuente

¹⁰⁹ La aportación del prócer granadino quedaba bien subrayada: *como por parte de don matheo de lison y viedma v.te y quatro de esa dha ciudad y su procurador mr en esta nra corte y en su n.e nos fue pedido y supplo.dº lo mismo y aviendoselo nosotros consultado*, véase *infra*.

¹¹⁰ Enríquez de Jorquera aseguraba que fue en 1623 cuando se prohibieron los coches:

En este año, a primero de Diciembre llegó a esta ciudad de Granada una cédula real de su magestad por la cual se mandava y prohibian los coches para que no hubiese ni rodasen en esta ciudad, desde el primero dia del mes de henero del año venidero de mil y seiscientos y veinte y tres. Reserbando tres coches que son el del señor Arçobispo y el del señor Presidente y del señor marqués de mondejar, no reserbando a los demás titulos y señores. Mandaronse quitar por muchas causas que para ello dio en el consejo don Mateo de Lison y Biedma, caballero veinte y quatro de Granada y su procurador en la corte, señor de la villa de Algarinejo y familiar del santo oficio y Regidor de la ciudad de Loja. Pregonose esta cedula real en esta ciudad en seis dias del dicho mes.

F. Enríquez de Jorquera, *Anales de Granada*, vol. II, p. 649. Fue uno más de los numerosos errores cronológicos de la obra, véase vol. I, pp. 27-39. El marqués de Mondéjar tampoco estuvo entre los encochados iniciales y sólo recibió licencia un par de años más tarde, véase *infra*.

¹¹¹ AGS RGS Leg. 1621 XII. Ignoramos que quiso decir Góngora en una carta de 26 de julio de 1622 en la que escribió: *mas al fin las ruedas del coche y los relinchos de los caballos sonarán dentro del Alhambra*, véase, Carreira, Luis de Góngora. *Epistolario completo*, p. 163.

¹¹² Domínguez Ortiz subrayó también los conflictos entre diferentes sectores sociales granadinos, "Los primeros coches...", p. 40.

¹¹³ Bello Hurtado recordaba los casos de la mujer de don Francisco de León a la que prendieron los cocheros y dejaron en la calle, dentro del vehículo con otras señoras o la de don Francisco del Castillo, que fue apresada y le pusieron guardas o el de don Antonio de Córdoba, también preso y fuertemente condenado porque sus caballos levantaron polvo que se entró en el coche de unos oidores. 2 de los apellidos son de veinticuatro lo que da pábulo a imaginar rencillas entre estos y la Chancillería.

aviso madrileño detallaba que los coches se quitaron por los problemas *que había sobre parar* ¹¹⁴, y años después de la prohibición, siguió siendo motivo de conflictos de largo alcance en Granada ¹¹⁵. También mencionaba estos problemas la real provisión, haciéndose eco de que la estrechez de las calles impedía el paso de dos coches y llevaba a que en las calles de mayor comercio sucedía a menudo que encontrados

dos coches y venir otros muchos no poder en ningu^a manera passar ni revolver y estarse desta suerte tres y quatro oras y no poder dar lugar que pudiesen pasar nadie por las dhas calles ni los mercaderes poder vender sus mercaderias y rresultaban pendencias y pesadumbres ¹¹⁶.

Las especiales circunstancias de esos primeros años del reinado de Felipe IV cristalizaron en una prohibición de gran calado, aun más drástica que la habida en Sevilla. Uno de los mayores responsables de ella fue Lisón y Biedma, que tuvo aquí una victoria poco valorada. Es conocida la carrera fracasada de Lisón y Biedma en el torbellino reformador de los años 20, sus enfrentamientos con el conde-duque y sus diversos escritos, en los cuales aludió al mal de los coches en varias ocasiones. La prohibición granadina fue un poco costoso ejemplo de las

¹¹⁴ Aseguraba se mandaron quitar los coches *por las contiendas que había sobre parar, menos el Arzobispo y el Presidente*, véase *Noticias de Madrid, 1621-1627*, p. 16. Otra versión de estas mismas noticias apuntaba, *se mandaron quitar de todo punto los coches en la Ciudad de Granada, excepto el del Arzobispo y el del Presidente de aquella Chancillería*, Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte de España*, p. 115.

¹¹⁵ Entre otros se puede señalar el que tuvieron el presidente de la Chancillería y el marqués de Salar, cuando el primero bajaba en coche por la calle del Pan y coincidió con el carruaje del segundo que venía por la de Elvira. Primero los lacayos y después los señores debatieron a quien correspondía pasar primero y no habiendo acuerdo dejaron los coches y caminaron a pie, J. González Martínez, "La presencia equina...", *pasim*. En 1686 se certificaba que

nunca han subido ni bajado dos Coches juntos a la par por la calle que llaman de el Zacatin de esta Ciudad, que comienza en la Plaza Nueva y remata en la plaza de Biba Rambla rrespecto de su angostura y estrechura y que quando acontece encontrarse dos coches Uno que sube y otro que vaja Por dho Zacatin es preciso que el uno de ellos aguarde o ceje retirandosse a uno de dos o tres sitios o barreras que en diferentes partes de dha calle ay algo mas anchos y por donde con trabajo estrechandosse ambos coches con las paredes pueden cruzar con dificultad por cuya causa tenemos noticia y nos consta aver acontecido diferentes topes i empeños entre personas de suposicion que en sus coches se an encontrado en dha calle sobre quien ha de retroçeder para que pase el otro y esto es publico y notorio en esta Ciudad, y para que conste ... damos el presente...

Miguel Garrido Atienza, *Antiguallas granadinas. Las fiestas del Corpus*, Granada, 1889, manejamos una edición facsímil, Granada, 1990, pp. 39-40.

¹¹⁶ AGS RGS Leg. 1621, XII.

posibilidades de la reforma preconizadas por el prócer granadino. La de Granada fue sin embargo, una concesión menor (habida cuenta además la unanimidad existente en la ciudad), a un personaje al que después se cortocircuitaron sistemáticamente otras propuestas.

El caso granadino evidencia la ruptura entre los caballeros que tenían coche y los que no, quiebra social similar a la existente en Sevilla, pero a diferencia de lo sucedido en esta ciudad, los quejosos del coche lograron que la prohibición de usarlo se prolongara durante más de una década sin dejar de funcionar eficazmente, lo que viene de nuevo a cuestionar el supuesto fracaso de las medidas reformistas relativas a los carruajes. Durante una década apenas circularon coches por la ciudad pues la prohibición fue obedecida. No sabemos si de resultas de ello, las calles de Granada mejoraron su estado y suponemos que los encontronazos entre distintas jerarquías sociales se mitigaron, pero sabemos que el renacimiento caballeresco propugnado por Lisón y Biedma y otros reformadores tomó cuerpo nuevamente en la ciudad, aunque fuera momentáneamente, como se pudo ver en las fiestas celebradas en 1630 con motivo del nacimiento del príncipe Baltasar Carlos, fiestas de las que como veinticuatro que era, fue Lisón organizador¹¹⁷. La eficacia de la eliminación de los coches está fuera de duda pues no hubo una vuelta paulatina y silenciosa de estos, como se podía esperar de una ley que se infringía con lentitud pero con seguridad, sino variadas peticiones formales de la ciudad para levantar una prohibición que debía pesar a la nobleza y los caballeros de ella, como veremos en el siguiente capítulo. Así durante aquellos años, casi nadie anduvo en coche en la ciudad, salvo los nombrados por la real provisión, a los que se añadieron más tarde el marqués de Mondéjar, Alcaide de la Alhambra¹¹⁸, el alcaide del Soto de Roma, aunque solo para ir allí¹¹⁹ y algunos nobles que asistieron a

¹¹⁷ Una relación escrita por Cubillo de Aragón describía las justas, el correr toros y las cañas que ejecutó la nobleza granadina, en el contexto de esa sociedad caballeresca, alejada de los vicios del coche, Cubillo de Aragón, *Fiestas reales por el felice nacimiento del Serenissimo Principe de las Españas D. Baltasar Carlos de Austria nuestro señor, gloriosamente hechas por la insigne Ciudad de Granada, y mal referidas por Alvaro Cubillo de Aragon su hijo*, 1630, publicada en J. Polanco Romero, *Relaciones del siglo XVII*, pp. 125-134.

¹¹⁸ En una consulta del 19 de abril de 1625 se consultaba el memorial del marqués de Mondéjar alcaide de la Alhambra, que teniendo que asistir allí con sus casa mujer e hijos, pedía licencia para dos coches, argumentando la Cámara que se le podía conceder para uno, AHN Consejos Leg. 4423/82.

pleitos en la Chancillería¹²⁰, mientras otros visitantes debieron conformarse con sillas¹²¹.

Sólo a partir de 1633 volvieron los coches a la ciudad y quedó normalizado su uso, aunque más tarde parece haber habido alguna otra prohibición aislada porque en algunas licencias que se concedieron años después se prohibió explícitamente ruar coche en Granada¹²².

¹¹⁹ El 24 de septiembre de 1630 el rey comunicaba al obispo gobernador del Consejo que había resuelto dar licencia a don Alonso de Loaisa Messia alcaide del soto de Roma de Granada y la dehesa de Chiplana a 3 leguas de la ciudad, para que pudiese traer coche, pero la Cámara representaba al monarca las razones de la prohibición en vigor y añadía que las licencias dadas hasta entonces, al duque de Segorbe y al marqués de Poza, habían sido *por termino limitado y saviendo con çerteça lo poco que alli an de asistir, y el abrir la puerta a esto sera para otros consequençia muy dañosa en que se deve reparar mucho*, logrando del rey que la licencia concedida para coche de mulas especificara que era sólo para ir y volver del Soto de Roma, AHN Consejos, Leg. 13196-97 y Leg. 4425/158.

¹²⁰ En febrero de 1626 el duque de Béjar que andaba a pleitos en la Chancillería granadina solicitaba licencia para su coche de mulas, concediéndosele por 15 días, como pedía, y luego por otro mes más, mientras se veía su caso, AHN Nobleza Osuna Leg. 383 n° 2. Casos así hubo unos pocos, como el del marqués de Poza que vivía en Cabra y decía que iba a veces a Granada a pleitos que tenía en la Chancillería, pidiendo licencia *para que las veces que fuere a aquella Çiudad pueda andar en ella en su coche de camino y que anden en el sus parientes criados y amigos*, proponiendo la Cámara que se le concediera licencia por 3 meses, a lo que accedía el monarca, consulta del 20-VIII-1630, AHN Consejos Leg. 4425/128. El 27 de junio de 1632 se consultaba la petición de licencia del conde de Luque que se tenía pleitos en la Chancillería, siendo la Cámara de opinión que fuera por sólo dos meses, a pesar de que por esas fechas se estaba ya pensando en conceder licencias en la ciudad, AHN Consejos Leg. 4425/127.

¹²¹ Entre los testimonios sobre la observancia de la prohibición se encuentran las licencias de 1624 cuando la visita del rey, como la que se dio al licenciado don Juan de Liebana, escribano del duque de Medina Sidonia que *por haverle tocado la gota y tener otros achaques* pidió se le concediera una para andar en silla de manos. Lo mismo pedía don Juan Pacheco aduciendo *ser mui biejo y lograndola también*, AHN Consejos Leg. 13192-7 (33).

¹²² AHN Consejos Leg. 4427/169.

CAPITULO 5

FISCALIZACION Y NUEVOS INTENTOS DE JERARQUIZACION SOCIAL A TRAVÉS DEL COCHE, 1630-1700

Una vez consumada la institucionalización de su uso, la reforma de los coches adquirió nuevas caras. Los intentos de restringir el uso del coche parecen haber pasado a segundo plano en las décadas centrales del siglo, cuando se empezó a combatir con más ahínco la cuestión de la competencia suntuaria mediante los vehículos, especialmente el uso de las 6 mulas, los tiros largos y otras novedades, combate que se prolongó hasta finales de la centuria. Esa competencia suntuaria fue en parte derivada de la necesidad de lograr nuevos espacios de diferenciación social, en parte de la situación de debilidad del poder real, cuya actuación fue entonces cuestionada mediante el uso del coche y en parte por la aparición del nuevo modelo de carroza francés. Los intentos consecuentes y continuos de restringir el acceso al coche volvieron a partir de mediados de la década de 1670 prolongándose a través de sucesivas pragmáticas hasta finales de siglo y aun más tarde. El proceso se consolidó de la mano de un reajuste de la correlación de fuerzas entre la Corona y la alta nobleza gracias al cual el uso del coche se acentuó netamente como un privilegio de la jerarquía cortesana.

1. LA FISCALIZACION DEL USO DEL COCHE

Aunque el movimiento reformista de los años 20 no alcanzara sus objetivos,

los deseos de reforma no disminuyeron, de hecho, en los años treinta se puede hablar de una segunda reformación¹. En relación a los coches, si bien esa reforma no llegó muy lejos debido a que ya se había consumado su institucionalización, el final de la década 1620 y el comienzo de la de 1630 asistió a la fiscalización de su uso. Desde los años 1620 se habían oído en las Cortes voces que pedían echar en los coches algún tipo de carga, lo mismo sucedió en el Consejo a fines de esa década y nuevamente en las Cortes a comienzos de los años 1630. La vuelta de los coches en Granada en 1633 se hizo por el sistema de vender las licencias y, en 1635, las Cortes vincularon el servicio con la prohibición del coche y la posterior venta de licencias, aunque el proceso hizo aguas entre ese año y el siguiente. Se prohibió desde entonces ir en coche de mulas sin licencia, como ordenaba la pragmática de 1632 salvo comprando licencia a 300 ducados, como hicieron muchos, aunque otros fueron en coche de mulas sin licencia y sin labrar. Ello, junto a las crecientes necesidades dinerarias de la Corona, condujo a que en años posteriores no faltaran los intentos para fiscalizar los coches, es decir, lograr que sus propietarios pagaran alguna cantidad en dinero o en caballos, intentando naturalizar un tipo de impuesto sobre su posesión.

1. 1. Banqueros, asientos y coches

A lo largo de los años 1620 se fue fraguando la idea de dar licencias de coche para premiar servicios concretos, particularmente en dinero. Durante esta década surgieron voces que pidieron sin lograrlo, un impuesto sobre los coches, durante la década siguiente se procedió a la enajenación de las licencias y algo más tarde, su uso fue cargado con una imposición. La idea de lastrar con un impuesto el uso de los coches se trató ya en las Cortes de 1623, el 9 de octubre, cuando discutiéndose medios para la paga del servicio, don Juan de Vega Almorox propuso que *se eche alguna cantidad en los coches*. Dos días más tarde, el 11 de octubre, se debatió el asunto. Hubo un deseo general de que para el pago del servicio acordado *se use de los medios en que conocidamente contribuyan los ricos*. Dado que lo eran *en general los que sustentan coches*, parecía apropiada la idea de Juan de Vega de cargar en cada coche *de los que ubiere en estos Reinos*,

¹ J.H Elliot y J.F. de la Peña, *Memoriales y cartas...*, t. II, pp. 63 y 137. Aseguran no obstante, que se desconocen sus resultados por falta de documentación.

lo que pareciere para ayuda a la paga deste servicio. Aunque parecía evidente lo poco que puede suplir para la cantidad que es menester, se propuso que los 8 comisarios nombrados para la averiguación de los medios aprobados berifiquen el balor que este terná, y la forma que sera bien tener en su administracion y cobrança y lo traiga al Reino para que determine lo que se ubiere de hacer. La mayoría de los procuradores votó a favor y se decidió que los comisarios llevaran al reino la información necesaria para actuar en consecuencia². Desconocemos los resultados, pero cerca de un año más tarde, el 30 de abril, el nuevo procurador por Galicia, don Antonio de Castro y Andrade, presentó al reino diversos remedios, entre ellos, un impuesto sobre los coches. Su propuesta era que se mande que ningun oficial de ningun genero de oficio, como mercader, tratante, escrivano de Camara pueda traer coche, ni ningún oidor, ministro de las chancillerias y audiencias, como estaba observado en Granada y como aun con mas razón, decía, se debía hacer en Sevilla. En la corte se debía hacer lo mismo excepto los consejeros, que en cualquier caso no habían de poder usar coche de 4 caballos, salvo los Presidentes, sin que hubiera dispensaciones en la Cámara bajo ningún concepto, excepto si pareciere conveniente la imposicion de treinta ducados cada un año a los que voluntariamente lo pidieren, lo qual se entienda con los avogados, relatores, solicitadores y agentes³. Tras la intervención del procurador de Galicia se acordó que Antonio de Boorques, Francisco Guill, Antonio de Castro y Juan Temiño, como comisarios dieran cuenta al reino para que se tomara la resolución más conveniente⁴.

Desde 1628 aproximadamente hubo una conciencia clara de identificar las licencias con beneficios y se empezó a imponer la idea de que, aunque siguiera habiendo restricciones, pagara el que quisiera coche. No se había de tratar por tanto sólo de la concesión de una gracia, sino que se buscó de alguna manera

² Cortes, vol. XXXIX, pp. 488 y 495-496.

³ Cortes, vol. XLI, pp. 158-159.

⁴ Cortes, vol. XLI, p. 161. En el aire estaba el tema, pues como tarde en 1625, el gracioso Zaratán hablaba de un arbitrio para caballeros, para las cosas voluntarias, decía: *-item que no se impongan los tributos/ en cosas a la vida necessarias/ mas solo en las que fuessen voluntarias/ en coches, guarniciones, de vestido,/ en juegos, fiestas, bayles y passeos/ pues ninguno podra llamar injusto/ el tributo que paga por su gusto*, Ruíz de Alarcón, *La crueldad por el honor*, BAE, 20, *passim*.

una contrapartida, anticipando las ventas de los años 30⁵. Pero el ejemplo más claro de que se vinculaba el uso del coche con los servicios a la Monarquía fueron las licencias concedidas a los asentistas y banqueros desde fines de 1620 hasta 1640. Ya señalamos que entre los primeros que tuvieron licencias en la corte en 1611 estuvieron los banqueros de la Diputación del Medio General y que más tarde les fueron concedidas a otros. Ahora vamos a ver como las licencias de coche fueron un instrumento apreciadísimo para contentar a los banqueros y asentistas de años posteriores.

Tras la suspensión de pagos de 1627 la Monarquía convirtió a los comerciantes portugueses en una de las piezas clave de la financiación de la guerra con Holanda. Olivares les permitió así consolidar su presencia en la estructura económica del reino y acceder a las preciadas remesas americanas convirtiéndose en el grupo de financieros más importante después de los genoveses⁶. Entre los privilegios que les fueron concedidos, destacaron las licencias de coche o las licencias para coches de mulas para ellos o para sus correspondientes a pesar de que muchos estaban radicados en Sevilla, a pesar

⁵ Nos pone sobre la pista cierto comentario de la Cámara en una consulta del 2 de diciembre de 1628 en la que los consejeros se mostraron a favor de una licencia *con que desta y las que pareziere adelante se saque algo para socorro de los criados d' Vmagd que tanto necesitan de limosnas y otros gastos forçossos*, AHN Consejos Leg. 4424/242. Pocos días después, el 17 de diciembre la Cámara se hacía eco de un decreto real del 27 de octubre por el que se mandaba que cuando se consultasen veinticuatro y regidores de las ciudades de Cortes se especificara si habían votado o no los servicios de forma que *la consulta que no fuere con esta declaración aunque buelva respondida no se tenga por despachada*. La Cámara escribió a los corregidores para que avisasen qué regidores habían servido a su majestad *en lo pasado* y que lo mismo hiciesen en adelante, medida que probablemente no se llegara a cumplir plenamente. Antes de que el corregidor de Madrid tuviera tiempo de enviar la relación, don Felipe Vera regidor de la villa pedía licencia para silla de manos. Constaba que era regidor desde 1602 y que había *avenido* en varios servicios de millones, aunque otros no los votó por no estar en el Ayuntamiento. La Cámara quedaba satisfecha con esta información y proponía se le diera la licencia, AHN Consejos Leg. 4424/246. Véase la consulta del 20-XII-1628 en la que la Cámara explicaba que aunque el corregidor de Valladolid había enviado algunos papeles no eran bastantes *para dar satisfaccion a vmd* acerca del comportamiento de varios regidores. Se trataba de Andrés de Castro Obregón, del licenciado Sotomayor de Peralta, don Pedro de Guevara, don Diego de Valeacer, Damián Fernández, Diego Fernández y don Gaspar de Cantabrana que habían votado positivamente en varias ocasiones. A pesar de la falta de información, la Cámara opinaba que se les podía conceder la licencia, Leg. 4424/251. En la consulta de ese día de la licencia de Francisco Crema, otro regidor vallisoletano, se apuntó que había votado los dos últimos servicios, aunque se desconocía si se había opuesto a otros, a pesar de lo cual, la Cámara fue favorable a su petición, Leg. 4424/258.

Más todavía, cuando se consultó el 30-IX-1629 la petición de don Nuño Pacheco de Chaves que ofrecía 500 ducados por una licencia de coche de mulas, la Cámara se mostró favorable, pero el monarca contestó, *escusese mientras no pagare mas*, Leg. 4424/256.

⁶ Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, p. 30. Para la actuación de los banqueros portugueses, J.C. Boyagian, *Portuguese Bankers at the Court of Spain 1626-1650*, New Brunswick, 1983.

de las protestas de no incluir entre los privilegiados usuarios del coche a los banqueros, agentes y asentistas y a pesar de su origen converso, tema este que en la década que pronto empezaba pasó al primer plano de la acción política⁷. Pero la relación entre la entrada de los banqueros portugueses y las licencias para ellos o para sus más inmediatos colaboradores es clara⁸. El proceso se intensificó a partir de 1640, cuando la Corona se apoyó especialmente en los

⁷ A poco de empezar la década el ardor anti-judío fue enorme en Castilla, como mostraron los hechos de 1632, véase Juan Ignacio Pulido Serrano, *Injurias a Cristo. Religión, política y antijudaísmo en el siglo XVII*, Alcalá de Henares, 2002. A raíz del auto de fe de 1632 numerosas familias de cristianos nuevos salieron de España a Francia temerosos de que se desatara una ofensiva inquisitorial. El virrey de Navarra escribía a la Inquisición como pasaba gran cantidad de gente, familias enteras llamándole la atención la *gente de porte en carruaje de literas y coches, ibidem*, p. 270. El famoso Montesinos tenía coche y silla de manos. Manuel Cortizos también iba en coche en la corte *para su lucimiento*. El asentista Juan Núñez Enríquez cuando se instaló en Madrid adquirió coche *para ir a misa*. Durante su estancia en Málaga, la esposa de Manuel Ferro, sobrino de Montesinos iba a los actos religiosos en coche. También disponían de vehículo Manuel Núñez Mercado, Pascual de Chaves, (véase su licencia *infra*), Francisco López Pimentel o Manuel Ferro, véase B. López Belinchón, *Honra, libertad y hacienda (Hombres de negocios y judíos sefardíes)*, Madrid, 2001, pp. 247-248.

⁸ Juan Nunez Saravia, Simón y Lorenzo Pereira y Nuño Díaz Méndez Brito, firmaron una parte del asiento de Provisiones Generales de 1627, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, p. 30. La mayor parte de los datos sobre licencias para estos banqueros empiezan en septiembre de 1629, pero se debió de haber dado alguna antes. Nuño Díaz Méndez Brito empezó sus tratos con la Corona española en 1626, pero ya había sido favorecido el 7-XII-1625 para poder andar por la corte en coche de mulas, AHN Consejos Leg. 13193-142. Para Brito, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, p. 102. En virtud de un asiento con Simón y Lorenzo Pereira se concedía licencia en 7-V-1630 para que Payo Rodríguez, su correspondiente, pudiera ir en coche de dos caballos en Sevilla, Leg. 13195-46 y Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 100-101 y 162 y Boyagian, *Portuguese...*, pp. 35 y 107.

El día 2 de septiembre de 1629 se concedía licencia a Duarte Fernández y a Felipe Martines de Orta para que pudieran traer coche en Sevilla, como figuraba en una condición del asiento tomado sobre la provisión de 100.000 escudos para Flandes, Leg. 13195-110. Duarte Fernández era uno de los hombre de negocios más fuertes de estos años y Martínez de Orta era en 1628-1633 correspondiente de varios hombres de negocios portugueses, entre ellos Simón Suárez, Simón y Lorenzo Pereira, Pedro de Baeza, Marcos Fernández Monsanto, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 31, 96-97 y 161-165, también Boyagian, *Portuguese...*, pp. 29-30, 33, 71, 107, 109.

En el asiento tomado con Simón Suárez sobre cierta provisión se le ofreció *se le daría una licencia para que en sevilla pudiese traer coche de dos Cavallos la persona q nombrase*. Por consulta del 4-IV-1630 sabemos que iba destinada a Diego de Pavía, Leg. 13195-32, para Simón Suárez, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 31 y 101-102 y Boyagian, *Portuguese Bankers...*, pp. 22, 32-33, 68 y 119. Para Pavía y su vinculación con Simón Suárez véase, Pulido Bueno, *La Corte, las Cortes...*, p. 231.

Por el asiento firmado con Manuel de Paz le fue ofrecida licencia para coche de dos caballos en Sevilla a quien él nombrase, recayendo su elección como sabemos por la consulta del 1-VII-1630 en Gonzalo Núñez de Sepúlveda, su correspondiente allí, AHN Consejos, Leg. 13195-53, véase Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 98-99 y 162 y Boyagian, *Portuguese Bankers...*, pp. 26-29, 45-46, 51, 71, 114, 142 y 250. Lo mismo con Francisco Maria Piquinoti a cuyo correspondiente en Sevilla, ese año Juan Cervino, se le dio licencia en 22-VI-1633, Leg. 13196-64, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 73-74 y 165. Ese mismo día se permitía a Francisco Castellano de Espínola traer coche en Sevilla *sin envargo de la proviçion q ay para ello*, Leg. 13196-65. También se dio licencia al correspondiente en Sevilla de Jorge de Paz de Silveira, Alfonso Rodríguez Pasariño, Leg. 13196-67, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 97-98 y 165 y Boyagian, *Portuguese...*, pp. 30-32.

asentistas portugueses, aunque siguió habiendo licencias para todos, también para genoveses y españoles⁹. El caso es que, dada la presión social por ir en coche y dadas las restricciones de las licencias, su valoración había llegado tan alta que fue considerado premio suficiente a los prestamos y ayudas a la Corona, a veces de personajes harto menos significativos que los banqueros anteriores¹⁰.

1. 2. EL PRECIO DEL COCHE, EL FIN DE LA PROHIBICIÓN GRANADINA Y LA PRAGMATICA FALLIDA DE 1636

Desde los años 1630 la cuestión de los coches se renovó en buena parte yéndose hacia una vinculación cada vez más estrecha entre prestación económica y

⁹ Nada más empezar a destacarse, desde 1640, el prestamista portugués Fernando Díaz de Illan recibió su licencia para poder traer mulas en el coche, consulta del 10-X-1640, AHN Consejos, Leg. 13199-99, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 37 y 107. Entre los nuevos banqueros portugueses estuvieron Jorge de Paz, Duarte Brandón Suárez, Duarte Fernández y Fernando Tinoco, Salvador Báez Martínez, véase *infra* y Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, p. 37. El 23 de enero de 1641 se concedía licencia para traer mulas en el coche *sin embargo de la Prohivicion* a Duarte Fernández, Francisco María Piquinoti, Jorge de Paz de Silveyra, Duarte Brandon Suárez y Fernando Tinoco, encargados del asiento de Provisiones Generales de ese año, AHN Consejos, Leg. 13199-5.

El 15 de enero de 1641, por un asiento hecho con Alejandro de Palavesin y Geronimo Gentil se les permitía a ambos traer mulas en sus coches, Leg. 13199-116. Palavesin fue uno de los mas importantes asentistas genoveses de los años 1640-1647, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 69-70. También se permitió traer mulas en el coche a Luis Rogero Clarise en 9 de abril de 1641, personaje que había empezado a destacar desde el año anterior, Leg. 13199-22, véase F. Ruíz Martín, *Las finanzas de la Monarquía hispánica en tiempos de Felipe IV (1621-1665)*, Madrid, 1990, p. 55. El 21 de febrero de 1641 aduciendo las mismas razones que se habían esgrimido un mes antes con los Fernández, Piquinoti, etc, se daba licencia a Antonio Baez de Guzmán y Salvador Báez Martínez para poder traer mulas en el coche, Leg. 13199-12, para el segundo, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, p. 37. El 5 de marzo de 1641 la licencia para traer mulas en el coche fue para Antonio de la Fuente en razón del asiento realizado, Leg. 13199-18. El 3 de noviembre de 1641, la licencia para traer coche de mulas fue para Fernando Díaz de Castro, también por su asiento, Leg. 13199-94. El 4 de octubre de 1641 la licencia para poder ir en coche de mulas fue para Juan de Silva de Lisboa, Leg. 13199-100, Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 94 y 107. A Pascual de Chaves el 30 de junio 1642 le fue concedida licencia para traer un coche de mulas él mismo o algún deudo que nombrare, por un asiento, Leg. 13200-178. A Pedro Zoalli, vecino de Madrid, se concedió lo mismo el 12 de septiembre de 1642 por una provisión de 30.000 ducados, Leg. 13200-180. Los últimos casos que conocemos son de 1646 cuando se dio licencia para coche de mulas a Francisco de la Puente Verastegui y a Juan Ventura Tirado, vecinos de Sevilla por su participación en un asiento, Leg. 7158. Para ambos Álvarez Nogal, *Los banqueros...*, pp. 43-44 y Ruíz Martín, *Las finanzas de la Monarquía...*, p. 136.

¹⁰ En la consulta del 9 de julio de 1641, la Cámara informaba de que Sebastián Hurtado, que había anticipado 6000 ducados sin interés hasta que se le restituyeran en el primer asiento, *solo suplica* al monarca se le diera una licencia de coche de mulas *por la persona que nombrare*. De dos caballos útiles, que tomó el Consejo, se desprendía el secretario Martín de Medina a cambio de otra licencia de coche de mulas. El Consejo era de parecer que se podían conceder ambas, como hizo el rey, al primero por su *liberalidad* y al segundo *porque el ynteres de los cavallos yguala al que comunmente tienen estas ligencias*, AHN Consejos Leg. 4428/88.

uso del vehículo¹¹. Un autor que abría la década con sus propuestas, Lisón y Biedma, daba con la clave de los nuevos tiempos. En su opúsculo *El Tapaboca* aconsejaba un impuesto sobre los coches:

*Otro razonable, quanto justamente debido socorro, podrá tener el desempeño, si mandare Su Magestad que, de cada coche que rodare en la Corte, se pague ocho ducados cada un año, y no será mucha carga, pues para sólo las cuatro fiestas que se celebran: del Angel de la Guarda, de Santiago el Verde, de San Marcos y San Blas, habría muchos que los diesen doblados, y les quedan de más a más las otras fiestas particulares y los ordinarios paseos de Prado y calle Mayor, y mandar que paguen lo mismo cada uno de los que hubiere en el reino. Y si sobre cada litera se impusiesen tres ducados, no habrá razón de queja, pues a tan poca costa los dueños de los unos y las otras gozarán de tan grande comodidad en verano y en invierno*¹².

Donde con más claridad vemos este proceso es en Granada. Contra la prohibición granadina se alzaron quejas en las Cortes de Madrid de 1632. El 6 de abril don Jacinto de Fuentes y Padilla, procurador por Granada, don Juan Zevico de la Zerda, por Córdoba, y el Marques de Palacios, por Zamora, pedían se suplicara al rey que diera licencia para poder usar coches allí. Lo mismo el 7, 9 y 13 de julio, sin resultados significativos¹³. Pero no tardaron mucho en darse las licencias en Granada y con ellas, producirse conflictos.

¹¹ Cabe recordar que en 1546 el comendador mayor de León escribía al emperador que era tan grande la necesidad y tan pocas las consignaciones, *que no puedo dexar de acordar a V. Magd. en special que muchos hablan en ello, que se podría sacar cerca de 1 M ducados por mill licencias para andar a mula con que se podría hazer una buena paga a las guardas*. Recuérdese que la pragmática que prohibía las mulas estaba en vigor aunque había quejas de que no se cumplía, José M. March, *Niñez y juventud de Felipe II...*, vol. I, pp. 147 y 209.

¹² Mateo Lisón y Biedma, *El Tapaboca que azotan. Respuesta del bachiller ignorante, al Chitón de las taravillas, que hizieron los Licenciados Todo se sabe, y Todo lo sabe*, 1630, en L. Astrana Marín, *La vida turbulenta de Quevedo*, Madrid, 1945, p. 603.

¹³ El 7 de julio con el nº 23, cuando se suplicaba:

En la ocasion de servir el Reino a Su Magestad con quatro millones le suplico por ser importante al lustre y autoridad de la Ciudad de Granada, que goce del veneficio que las demas ciudades destos Reinos en tiempo en que con tantas ventajas se sirve a Su Magestad en todas ocasiones, se sirviere de dar licencia para que todos los que quissieren puedan traer en ella coches, assi sus vecinos como los demas que fuere a sus pleitos; y a rrecivido carta de la ciudad de Granada en que dice se halla con justo sentimiento de estar notada en esto entre todas las que Su Magestad tiene en estos Reinos, no haciendo mas causa que en ellos para prohivirlo, y porque a esta suplica no a rrespondido Su Magestad, el Reino se halla obligado a bolverla a hacer para que se sirva de concederla; y por ser una de las mas principales ciudades que Su Magestad tiene, se justifica goce de los mismo que las demas, y así espera recibir esta merced.

Efectivamente, por una consulta de 19 de noviembre de 1632 sabemos que una semana antes el monarca había escrito al arzobispo de Granada y gobernador del Consejo, informándole cómo se había producido la prohibición granadina —a *instancia de la ciudad de granada*— y cómo la misma ciudad quería verse ahora libre del baldón, en un momento precisamente en el que cualquier dinero era bien recibido. Repetía el rey que la ciudad, *haviendo experimentado el deslustre que esta falta le causava; i por otras consideraciones, me ha suplicado aora mandase derogar la primera orden, i dar permission para que los pudiesen traer los que quisiesen*. El rey había resuelto que la Cámara concediera licencias a los naturales que las pidieran con que sirvieran con 100 ducados de plata por licencia, pero advertía a la Cámara *que no se ha de dar alli ninguna de gracia, sino sirviendo cada uno con la cantidad que digo*¹⁴. En su respuesta al rey la Cámara argumentaba que mejor serían 200 ducados, asegurando que el precio es corto, *i sera bien que se den con la estimacion i en el valor que pide la comodidad de cada una i segun el afecto que se ha mostrado en conseguirlas puede justamente cada uno pagar 200 d^{os} en plata*. De ese dinero, 100 ducados se habían de aplicar al efecto que el rey señalaba y los otros 100 a la paga de los soldados y colaciones que estaban repartidos al Consejo, amén de otras limosnas y gastos, para cubrir los cuales varias veces se había representado al rey la falta de efectos. En fin, con esa propuesta todos habían de salir ganando. El monarca se mostró de acuerdo, aunque insistiera en que *cumpliendo primero q todo los doce mil ducados q se ha supuesto baldran* [las licencias] *y tengo aplicados*. El comisario de la cobranza había de ser el conde de Castrillo, hombre clave en la obtención de dinero por medios ajenos a los cauces regulares, que el 20 de diciembre se encargaba de desengañar al monarca. De los 10 o 12.000 ducados que se suponían iba a dar la venta las licencias se habían de ver muchos menos como reconocía el conde:

me hallo obligado a decir a VMd el estado que tiene esta materia siendo asi que al principio se trato con Don Diego Calderon Procurador de cortes de Granada que estas licencias se diesen de contado a cien ducados en plata y que deste precio abria muchas personas que las pagasen con que se podria

El monarca respondía con un poco concreto: *se vera lo que se puede y deve hacer y se satisfara a su tiempo, y se ordenara lo que conbenga y el Consejo esta con este cuidado*. El 9 se insistía, con igual resultado y la súplica nº 2 del 13 repetía a la letra la petición nº 23 del día 7, Cortes, vol. XLIX, pp. 348 y 353, vol. L, pp. 314-315 y 334 y vol. LI, pp. 102-103.

¹⁴ El decreto del rey dando licencia a los granadinos para ir en coche pagando 100 ducados fue dado el 11 de noviembre de 1632, AHN Consejos Leg. 4425/154.

hacer presupuesto hasta diez o doce mil ducados y en esta conformidad algunas personas le remitieron poderes y memoriales i crédito de dinero a rraçon de los dhos Çien ducados por Cada licencia de coche y se hiço escriptura en esta conformidad de hasta veinte y quatro licencias que importan al pie de 2V400 ducados.

La propuesta de la Cámara de duplicar el precio de las licencias, aceptada por el rey, había sido comunicada a don Diego Calderón para que la pusiera en práctica, pero

aunque se le a hecho hartas instancias y an pasado hastos dias no se a podido conseguir por lo qual y por que estava hecha escriptura de las licencias referidas se ordeno que estas pasasen y se diesen los despachos pero que por lo de aldelante no se diesen sino es pagando a 200 ducados y porque yo temo que seria posible qe a este precio no huviese tantos cudiciosos y el dinero no produgese la cantidad que VMgd supone me a parecido de mi obligacion representarlo y que VMgd tenga esta noticia.

Los cerca de 2500 ducados logrados estarían prontamente, añadía el conde, en manos de Julio Cesar Escazuola, pero la cantidad restante no la podía asegurar por lo dicho y porque, admitía, había entendido en la Cámara *que los ministros de la Audiencia a titulo de haverse concedido licencias de coches las piden de gracia*. Una semana más tarde, el 26 de diciembre, el rey se dirigía nuevamente al arzobispo gobernador por el asunto de las licencias comunicándole las noticias de Castrillo y diciendo a la Cámara que si a precio de 200 ducados *no tubieren breve y bu^a salida*, se volviera a los 100 que estaba acordado antes porque había prisa, recordando *q no se a de dar ning^a de gracia*. Por lo pronto se dio orden de despachar las licencias a quienes habían hecho *obligacion* por los 100 ducados, mientras que en el Consejo y en Granada se hicieron oídos sordos al comentario real. Ya al año siguiente, el 20 de febrero de 1633, la Cámara reconocía que se habían ido despachando algunas licencias, pero añadía que teniendo *por justo que a los Ministros de ropa que sirven a VMd en aquella chancilleria se les de sin pension alguna, no escusa la Camara suplicarlo a VMd pues no es justo que la regla sea general en ellos por las obligaciones de sus oficios, i el afecto con que todos sirven a VMd*. El monarca contestó con un escueto, *escusese*¹⁵. Pero los de la Chancillería no cesaron en su petición tan fácilmente e insistieron hasta alcanzarla.

¹⁵ AHN Consejos Leg. 4425/227. Aquí las citas.

En la consulta del 13 de julio pedían al monarca se sirviera de hacerle la merced en lo de los coches,

particularmente aviendose dispensado aora con muchas personas, por lo qual, y que el primer fin del buen gobierno de la republica es la reverencia, y respecto de los subditos a los Jueces y que para que esta sea estable en los animos de los inferiores es preciso que VM les favorezca y autorize sirviendose de haçerles esta mrd. Y parece que es con.te al servicio de VM por la disonancia, que trae andar los inferiores en coche, y los ministros de VM y superiores a pie y mas necesitando de salir con aguas, y otras injurias de los temporales al servicio de VM y de la republica asi de dia como de noche, de la qual participan todos los lunes y jueves de cada semana saliendo muy adesora de los acuerdos por ser necesario para el despacho de los pleitos de que estan excusados los particulares, Y sera desconsuelo de un tribunal tan preeminente, y antiguo que VM aga mrd de favorecer a los particulares con licencias para traer coches, y a sus ministros negarla.

La Chancillería recordaba también haber servido con donativos muy considerables. A la vista de ello, el Consejo era de opinión que se les podía hacer esa merced aunque no sirvieran por la licencia como otros, con lo que se conformó el rey¹⁶. Pero los de la Chancillería no fueron los únicos en luchar por tener coche gratis. El 15 de septiembre de 1633 se recibía en la Cámara la consulta de la Inquisición sobre el mismo asunto, cuyo resultado desconocemos, pero imaginamos¹⁷. A fines de noviembre de 1633, don Juan Queipo de Llano colegial del colegio mayor del Arzobispo de Toledo de la Universidad de Salamanca gobernador del arzobispado de Granada, pedía y se le concedía, licencia de coche de dos caballos¹⁸. De estos y otros datos puede deducirse que la burocracia estatal hizo todo lo posible y lo logró, para no pagar por las licencias de coches de Granada¹⁹.

¹⁶ AHN Consejos Leg. 4427/147. Parece que la licencia tardó algo en hacerse efectiva porque los de la Chancillería no pagaban la media annata, véase *infra*, AHN Consejos Leg. 4425/154.

¹⁷ AHN Consejos, Leg. 13196-96. Falta el documento.

¹⁸ Decía que *por haver oy tantos coches en aquella ciudad fuera cosa indeçente que el Gobernador del Arçobispado no le tenga demas de que estando el Prelado ausente requiere andar con mas autoridad por lo que en su ausencia representa el Gobernador*. La Cámara por su parte, recordando la excepción habida con el arzobispo durante los años de la prohibición y la licencia sin pagar a los ministros de la chancillería aunque no se a executado por no haver satisfecho el derecho de la media anata, era de opinión que se podía conceder esta liçençia en la misma forma al Gobernador del Arçobispado pues allí representa la misma perssa^a que el Arçobispo y es justo que ande con toda deçençia, AHN Consejos Leg. 4425/154.

Mientras se iban vendiendo la licencias en Granada, en otros ámbitos se consolidaba la idea de imponer algo sobre los carruajes, ya adelantada una década atrás en las Cortes. En ellas, el 13 de mayo de 1632, discutiendo como cumplir los servicios concedidos, don Gerónimo de San Vitores y don Miguel de Salamanca proponían el medio de los sellos y *ymponer algo sobre los coches*, volviéndose al asunto el 18 de mayo²⁰, aunque sin consecuencias por el momento. El 23 de agosto de 1633 se acordó tratar de la condición 44 del servicio de los 4 millones que disponía nadie pudiera traer coche más que labrando 25 fanegas, con la intención de ver que se podría hacer, decidiéndose que se volviera a tratar del tema el 29 de ese mes²¹. Pero ni ese día ni posteriores encontramos referencias al asunto aunque hubo sin duda discusiones al respecto, porque en diciembre de 1635 en la aceptación por parte del reino de los 9 millones se incluyó una petición de los procuradores que en un intento de lograr dinero por todos los medios, proponían prohibir los coches, las literas y las sillas en los hombres y simultáneamente la derogación de la prohibición *en las perssonas a quien se deve permitir por su dignidad exercicio hedad o enpedimentos pagando 100 ducados en plata doble por una vez*²².

Poco después salía la pragmática, publicada en Sevilla, Valladolid y otras partes, pero no en la corte, donde más se había de sacar, lo que disminuyó su

¹⁹ Véase el caso, consultado el 14-XII-1634, de don Iñigo Fernández de Córdoba y Mendoza vizconde de las Torres y nuevo corregidor de Granada que pidió licencia de coche de dos caballos *como se a dado a los ministros de aquella chançilleria* es decir, sin llevar pensión, a lo que la Cámara se mostró favorable, como el rey, AHN Consejos Leg. 4426/186.

²⁰ Cortes, vol. XLIX, p. 483 y vol. L, p. 22.

²¹ Cortes, vol. LIV, p. 464.

²² Por cuanto el usso de los coches y literas en todas perssonas y en hombres sillas se a prohibido en algunos tiempos y permitido con ciertas calidades con deseo de que se acate por algunos inconvenientes se hallan de prohibir para cualesquier perssonas de cualquier Dignidad y oficio sino fuese los que sean necesarios en mi Cassa para el usso ordinario de la salida de las perssonas reales y esta prohibicion se execute dentro de diez dias de como en el reino se publicase la escritura de este servicio y respecto de haver muchas perssonas a quien se deve permitir por su Dignidad exercicio hedad o Impedimentos Mando que qualquiera perssona que pagare de Contado cien ducados en plata doble que aplico a este servicio se le de por el mi consejo o tribunal a quien tocara licencia para ussar de Coches Literas y Sillas libremente como hasta aqui y esto mismo se haga por la dicha Cantidad de Cien ducados de plata para que pueda ussar de andar en sillas o literas quedando como queda prohibido andar en ellas a los hombres de qualquier Dignidad que sean desde el dia de la publicacion a diez dias como queda referido en lo que toca a los coches, Cortes, vol. LV, pp. 181-182 y 197. Resume lo sucedido, Juan E. Gelabert, *Castilla convulsa (1631-1652)*, Madrid, 2001, pp. 138-139. Recuerda el impuesto José Calvo Poyato, "Fiscalidad y sociedad en las Cortes bajo el reinado de Felipe IV", en AA.VV., *Las Cortes de Castilla y León, 1188-1988*, Valladolid, 1990, vol. I, p. 535. Véase también M. Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, Madrid, 1982, pp.

repercusión. La ley había tenido adversarios desde el principio y no fue el menor de ellos la reclamación del procurador del estado eclesiástico ante lo que consideraba una nueva imposición²³.

En el Consejo la maniobra de los coches provocó muchas discusiones. En la consulta del 27 de enero de 1636 se trató del decreto real de dos días antes, que, de acuerdo al capítulo 7º del acuerdo con el reino, proponía se mandara prohibir los coches, como les pedía el rey entonces²⁴. El Consejo representaba al monarca que era mal momento para una pragmática de este tipo, siendo de parecer que se despachara por cédula²⁵. El rey se mostraba de acuerdo *si se ajusta por este*

132-133.

²³ Quevedo escribe en una carta a Sancho de Sandoval, en 22 de enero de 1636:

Ya habrá llegado a esa villa el legajo de pragmáticas con el récipe de los coches literas y sillas. Escribenme cosas acerca desto bien graciosas. No pienso asustarme hasta que manden que nadie pueda cojear. Haquilla tengo y mula reservada. Paguen, que es muy justo, los poltrones que se mecen y arrullan las panzas.

L. Astrana Marín, *Epistolario completo de D. Francisco de Quevedo-Villegas*, Madrid, 1946, pp. 282-283. Algo después aseguraba que la pragmática se había publicado en muchas partes, pero en Madrid aun se esta suspensa. Aun se aguardan nuevas concesiones: todo es menester, *ibidem*, p. 374. Unos avisos de la corte decían:

Despues de haber gastado muchos dias en formar una pragmatica por la cual se mandaba quitar los coches y tornabase a dar licencia para tenerlos, con que los dueños pagasen cien ducados, finalmente se ha publicado en Sevilla, Valladolid y otras partes, pero no en esta Corte donde se esperaba el mayor provecho. Atribuyese esta dilacion a la venida de los galeones, a los inconvenientes que se temen resulten de ella y a la oposicion que hizo el procurador del estado eclesiastico, pues comprende la prohibicion igualmente a entrambos estados y se tiene por nueva imposicion, y es propuesta de los procuradores de Cortes para el suplemento de los nueve millones que ha otorgado.

Anónimo, *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, p. 10. Aviso del 20 de enero.

²⁴ ... *atendiendo a las razones q contiene e acordado de ordenar al conssº se haga pragmática en conformidad del dho acuerdo en q se proiba generalmente en todos estos Reynos el uso de los coches y literas y a los hombres el de las sillas con las penas q parecieren neçessªs y con termino preciso de quinze dias desde la publicacion con declaracion de q en esta prohibicion no se comprehenden los coches y literas de camino q fueren haciendo su viage y despues de echa esta pragmática y publicada la enbiara el conssº a todos los corregidores en la forma ordinª paraq tanvien la publiquen en sus distritos*, AHN Consejos Leg. 51438/1.

²⁵ *Las leyes y Pragmaticas q autoriza el RI nombre de VM y se encaminan al vien universal de la Republica deven tener por uno de los principales atributos la perpetuidad y observancia y ansi pareçe q siendo el fin q el Reyno a tenido en este acuerdo no la prohibicion de los coches literas y sillas, sino el bender por cierto preçio las Liçençias no sera conveniente promulgar una ley prohibitiva q antes de pronunciarse tenga prevenido el precio de la transgresion= y aviendo escrito el Reyno a las Ziudades en carta q esta ympresa junta con las escripturas en q se contiene este acuerdo como VMd fue servido de admitir entre los demas medios este para la paga del nuebo servicio de los nueve millones pareçe justo y conbeniente q las prohibicion y permission de las licençias assi como estan juntas en el dho acuerdo del Reyno se publiquen y se manden cumplir y executar lo cual podra hacerse despachando cedula q lo comprehenda todo como ello es escusando el formar ley y Pragmatica en q*

camino gravar a los clerigos y si no se haga lo q tengo mandado y no haya mas dilacion. El 31 de enero el Consejo respondía al monarca y consideraba que se dispusiera la prohibición de los coches de una forma u otra, no puede ajustarse a la inclusion de las personas eclesiasticas. El problema estaba en que,

si el intento de prohibir los coches mirara al punto del gobierno y se hiciera por solo el bien comun indubitable.te quedaran comprehendidos los eclasiasticos en la prohibicion= Pero encaminandose la prohibicion a solo sacar por medio de ella el serv^o q el Reyno offrecio a VM es resolucion constante que no pueden comprehenderse los Eclesiasticos, porq la prohibicion viene a ser en perjuicio de su inmunidad.

El Consejo argumentaba además, que el reino había elegido el medio de la prohibición de los coches para el pago de los 9 millones *presuponiendo que despues se havian de permitir pagando cien du^{os} por cada licencia*, por lo que dado que el fin de la prohibición era sacar parte del servicio, *notoriam.te se sigue q los eclesiasticos que regularm.te estan exemtos de semejantes contribuciones no pueden quedar comprehendidos en la prohibicion, porque no se encamina al mejor gobierno.* Añadía el Consejo que *Ir contra la inmunidad eclesiástica había de causar grande escandalo, y los jueces que executasen la prohibicion no quedarian libres de las censuras que se imponen a los que contravienen a la inmunidad de la lgl.a.* Por lo demás, si se exceptuara a los religiosos, el medio habría de quedar evacuado y *su execucion sera mas dificultosa*, por lo que se tenía por mas conveniente que el reino propusiera otro medio *que equivalga a este*, como parecía haberse oído tenía intención de hacer. Aconsejando finalmente al monarca que se había de procurar el servicio por los medios que causaran *menor sentim.t^o*, le avisaba que ya había noticias de que los religiosos *han hecho el reparo, y q p^a los seculares ha sido este medio mas sensible q los otros* ²⁶. El rey contestaba muy enojado comprendiendo que los consejeros mismos no eran muy propicios a los impuestos de coche:

se hallan los ynconvenientes Referidos y otros muchos q se pudieran ponderar, AHN Consejos Leg. 51438/1.

²⁶ AHN Consejos Leg. 51438/1. Todavía se añadía que después de señalada esta consulta se había advertido en el Consejo *q ay muchas licencias en Reyno para traher coches dadas por precio y particularm.te en sevilla y granada, y no se podrían revocar estas licencias porq el privilegio passo en contracto mediante el servicio que hicieron y precio que yntervino con q el medio quedara total.te desvanecido, ibidem.*

Yo no me aparto del Con^o mucho pero no puedo dexar de conozer dos cosas la primera q si esto era assi lo debiades de haver dicho siete meses a, por la obligacion q teneis jurada a mi servicio y no dejar pasar el tiempo en q pudiera otro medio frutar la otra es que siempre veo la inclinacion a los medios q cargan sobre los pobres y dificultades en los otros y desto resulta el hallarme oy totalmente perdido lleno de consultas y sin ningun effecto en el mayor aprieto q la Monarchia jamas tuvo y a siete meses de como el Rey^o concedio sin ningun medio de q.tos se resolvieron executado [,] bien me ha parezido extraño y mas q extraño esto q me consultais pues el coche no es medio necesario para la vida y inexcusable conq viniera a ser tributo el cargarle sino una cosa q pueden tenerla y no tenerla y de la misma manera q pagan la ventana de los toros como los otros y el alquiler de la casa y otras infinitas cosas pero esto es de nra intelligencia y asi me conformo con ello y conq en esto ny en otra cosa se haga nada pues ya no es tiempo sin ser posible de remediarse por solo tratarse de consultas y mas consultas sin executar nada pero dios y las mismas consultas daran testimonio de la causa de la ruina destos Reynos y de perdernos del todo²⁷.

Ignoramos si la prohibición de ir en coches se hizo efectiva, aunque creemos que no, pero si sabemos que se empezaron a vender licencias, aunque no vinculadas al pago del servicio. Así, después de este fiasco, inmediatamente se activó el asunto de fiscalizar los coches. En febrero de 1636 Antonio de Contreras recibía orden para conceder 150 licencias de coche de mulas, *sirviendo por cada una de ellas 300 ducados de plata doble*, para ayudar las maltrechas finanzas reales²⁸. Encomienda parecida se enderezó algo más tarde al conde de Castrillo quien ya había beneficiado algunas en Granada. El 16 de noviembre de 1640 el rey le cometió *privativamente que pueda beneficiar las licencias de coches de mulas y de cavallos con los que no las tuvieran en todas partes sin reservar a Madrid ni a Sevilla*²⁹. El 29 de ese mes se veía en el Consejo la orden del rey para que se

²⁷ AHN Consejos Leg. 51438/1.

²⁸ Una de ellas fue para Rodrigo de Silva Mendoza, príncipe de Mélito y duque de Pastrana, gracias a la cual libremente y sin incurrir en pena alguna *pueda ruar y traer uno/ o mas coches de dos o quatro mulas siendo propias suyas así como coches de dos/ o quatro cavallos literas y sillas de manos*, tanto en la corte como en todas las ciudades, villas y pueblos del reino. Además, podía *prestarlo todo/ o parte dello como quissiere aunqueste aussente de su cassa sin que ningunas justicias se lo impidan ni estorven*, AHN Osuna Leg. 1977 n° 35/2.

²⁹ AHN Consejos, Leg. 13199-125. Por las mismas fechas parece haberse intentado alguna forma de control de las licencias vendidas en 1636. Así, el 19 de septiembre de 1640 decía la Sala de alcaldes que *hay muchas personas que traen coche de mulas en esta corte de mucho tiempo a esta parte sin tener licencia de VA en contravencion de las leyes y prematicas destos reynos y particularmente de la del auto del año pasado de seiscientos y treinta y seis*, para cuyo remedio se ordenó que los alcaldes sacaran memoria de las personas que tienen licencia para traer coches con mulas y que en los que no la tubieren se observen las prrematicas y se den para ello ordenes

despachara la comisión, pero la Cámara le hacía saber de un problema burocrático que era necesario solventar a fin de dar las órdenes pertinentes, porque don Antonio de Contreras estaba vendiendo licencias de coches de mulas, de forma que había que dejarle a él continuar o ponerlo todo en manos del conde³⁰. De la respuesta del rey podía deducirse un movimiento doble, por una parte vender licencias, pero por otra, cobrar el doble de los *derechos del registro* a quien no las tuvieran, esto es, una especie de impuesto³¹. El 16 de diciembre se comunicaba al rey que se había sacado de los libros del contador don Antonio de Balboa la relación de licencias de coches de mulas dadas por don Antonio de Contreras que junto a la proposición de 29 de noviembre, le eran remitidas para que proveyera en consecuencia, ordenando aquel que se ejecutara *lo q tengo mandado*³². No sabemos como discurrió esta venta, quizás quedó en suspenso un tiempo, porque el 20 abril de 1642 ordenaba el rey,

Executese lo que tengo mandado a la Camara en razon de que se despachen al conde de Castrillo la Comision y despachos que huviere menester para el medio de los coches, para el de las Ventas de las Administraciones y para el expediente de beneficiar la Jurⁿ de los Montes de

a los alguaciles desta corte, AHN Consejos Libro 1225 f. 363.

³⁰ La Cámara decía que antes de ejecutar esa orden:

hay que dar cuenta a vmd que vmd se sirvio de dar comision privativa a don antonio de contreras del consejo y camara para lo que toca a la disposicion y venta de las licencias de coches de mulas y que el la esta ejerciendo actualmente aplicando lo procedido de ellas conforme a las ordenes de vmd ... con que viene a desvanecerse la consignacion que le esta hecha de este efecto, y habiendo de subsistir la comision en el conde de castrillo en los coches de caballo y mulas es fuerza derogar la primera comision y esto tiene el inconveniente que se deja considerar con que parece preciso que vmd se sirva de declarar si la comision que se ha de dar al conde a de ser general para ambos generos o solo para lo que toca a los coches de caballos en quien no es necesaria derogacion de comision anterior ni vmd la tiene dada a ningun ministro para ello.

El rey contestaba,

la parte de los caballos parece q esta ya tan disimulada q he mandado al Conde de Castrillo q lo haga pregonar y q no lleve mas q doblado los derechos del registro a los q le tuvieran sin licencia. en quanto a las mulas no puedo alterar lo q tengo mandado hasta saber lo q estos dos postreros años ha sacado de este efecto don Antonio de Contreras porq si fuese [much]o sera menester [al] respecto aligerarle [la c]arga y si no no

AHN Consejos Leg. 4428/96. Falta un pedazo de papel para completar la lectura de la respuesta real, que podría ser la propuesta.

³¹ Parece que las licencias tenían un precio, esos *derechos del registro*, de los que nada sabemos. Los procuradores fueron liberados de ellos en 1616, Cortes, vol. XXVIII, p. 52 e *infra*.

³² AHN Consejos Leg. 4428/96.

*Toledo, y en ninguna de las tres Cossas aya un punto mas de dilacion, pues en quanto al tpo en que el Conde a de Usar del medio de los Coches haviendome propuesto que usaria del quando tuviese menos incombeniente me conforme con el, Pero no por esto se le dilate la comision ni las demas que he dho*³³.

Queda claro que a partir de 1636 y durante bastantes años, las licencias de coche se vendieron a 300 ducados³⁴, pero junto a los compradores otros se subieron al coche de mulas sin cumplir con los requisitos necesarios, bien sembrar las 25 fanegas si era fuera de la corte³⁵, bien adquiriendo la licencia si era para ella, como reconocía el propio rey, que ordenaba el 15 agosto de 1648 que Antonio de Contreras continuara con la venta de licencias de coche de mulas por 300 ducados y que junto a don Pedro de Amezqueta dispusiera su ejecución en la forma que le pareciera más eficaz. El rey, a fin de facilitarles la labor, decía que se permitía que quienes

*dieren dos cavallos para corazas queden con licencia, y por este medio procurara ajustar a los Grandes titulos y otros cavalleros y en los que no quisieren executar del executara el de los treientos ducados,..., advirtiendoles que todo lo que procediere de este medio ha de estar por quenta aparte para que mande disponer de ello como mas convenga*³⁶.

1. 3. LOS INTENTOS DE FISCALIZAR LOS COCHES, 1651-1688

En la segunda mitad del siglo tomó nuevo cariz el prolijo asunto de la fiscalización de los coches, dándose con una fórmula más eficaz de cargar los carruajes; un tributo a sus usuarios desvinculado de una prohibición previa de usar los coches que además de ser difícil de llevar a cabo, facilitaba la desobediencia

³³ AHN Consejos, Leg 13200-185.

³⁴ En consulta de 1-VII-1642 el rey resolvía que los procuradores de Cortes tuviesen licencia para poder ir en coche de mulas sin pagar los 300 ducados, AHN Consejos, Leg 13200-130.

³⁵ El uso del coche de mulas se había generalizado, como denunciaba en 1647 Mexía de las Higueras que mantenía que si bien es *general* traer los coches con mulas en todo el reino, *seria muy particular el que ubiesse alguno cumplido con la calidad della*, es decir, que el que las llevara sembrase 25 fanegas, de ahí que *todas las mulas de coches por faltar en el requisito y condicion de la ley, aunque no lo diga, estan perdidas por que la pena de no guardarla virtualmente trae consigo este efecto y asi aberiguado el exceso de traer coches con mulas y no aber sembrado las veinte y cinco fanegas en cada un año, pide castigo*, en Viñas y Mey, *El problema de la tierra...*, pp. 230-231.

fiscal. El arbitrio se llevó a efecto en varias ocasiones y se intentó otras, así en 1651, 1658, 1667, 1675, 1684 y 1688 produciendo resultados diversos³⁷.

En 1651 tuvo lugar por primera vez una cobranza de los coches. De ella, el Consejo decía en 1684, que *frutifico muy poco reduciendose casi a solos los Ministros su Producto*³⁸. En 1658 se volvió a cobrar un impuesto sobre los vehículos para acopiar dinero para el ejército de Extremadura³⁹. El 29 de julio fue decretado que se registraran los coches y sus mulas en un plazo de 3 días. Al día siguiente, comenzó el registro en casa del licenciado don Jerónimo de Camargo. Cumplido el plazo el 2 de agosto, la medida no tuvo el éxito esperado⁴⁰. Se dio una prórroga de 3 días. Dada la premura con que se andaba, el 4 de agosto se resolvía que todos los que tuviesen coche pagasen 100 ducados de vellón o dieran un caballo ensillado y enfrenado⁴¹. El 7 de agosto, acabados los plazos se reconocía *que es mucho menos el numero de los que se supone ay en la Corte, que lo que se presumia*.

³⁶ AHN Consejos, Leg 13203/ 13204, expediente sin numerar.

³⁷ Pocos se han ocupado de este tema de forma exhaustiva seguramente por el carácter de impuesto extraordinario que tuvo. Así lo conceptúa J.A. Sánchez Belén, *La política fiscal en Castilla durante el reinado de Carlos II*, Madrid, 1996, pp. 276-277. Véase también M. Garzón Pareja, *La hacienda de Carlos II*, Madrid, 1980, pp. 269 y ss. 348 y 506. Dado que desde el punto de vista fiscal los coches nunca proporcionaron grandes sumas, lo interesante sobre todo es analizar las resistencias que ofrecieron los privilegiados a pagar por su uso, en un sistema fiscal que se sustentó sobre los impuestos al consumo y en el que muchos artículos que podían considerarse como de lujo estuvieron exentos de este tipo de carga, M. Artola, *La Hacienda del Antiguo Régimen*, p. 134. El intento de 1684 dio lugar a una contabilización de los coches de la corte que se conserva en AHN Consejos Libro 1269 fs. 86-127, véase *infra*.

³⁸ AHN Consejos Leg. 7196/64. En otra documentación de 1684 sobre el intento de cobrar los oficios y los coches en Granada hay una referencia a un episodio exitoso de 1651, AHN Consejos Leg. 7135, s.f. Una lista impresa con todos los oficios que debían pagar en 1651 tenía al margen: *Todos los ministros de Audiencias, excepto solamente los mayores, que juzgan, que se reservan para los 100v. de los coches, ibidem*.

³⁹ El 22 de mayo de 1658 Barrionuevo informaba de ello, asegurando que los que llevaran coche habían de tener que pagar 200 ducados de plata, Avisos, BAE, 222, p. 183.

⁴⁰ ... como no se dibulgo la noticia entre todos se rejistraron aquella tarde muy pocos coches. El miercoles 31 de julio y el jueves primero deste mes se rexistraron mas y hasta oy a las ocho de la mañana no se han hecho mas de 665 partidas de Dueños de coches y algunos han rejistrado a uno y otros a dos y a tres y las mulas y machos que han declarado llegan a 2078, y para cumplirse el termino prescripto de los tres dias no falta mas que de aquí a la Una y seran muy pocos mas los que se rejistraran sino es que VMgd se sirve de prorrogar el termino por algun día mas para que se concluya y cierre y queden sujetos a la pena del Pregon los que dejaren de cumplir, AHN Consejos, Leg. 7168/98. Esta cobranza no es mencionada por Sánchez Belén ni Garzón Pareja, véase *infra*.

⁴¹ Un impuesto de cien ducados no era gran cosa, pero por esos años de escasez todo era poco para sacar fondos y con 6.000 ducados se ponían 100 soldados en Cataluña por un año. Se pregonó que todos los que tuvieran coche pagaran 100 ducados o dieran *un caballo ensillado y enfrenado capaz de servicio y de cuerpo para servir en el un soldado de a caballo* en un plazo de 4 días, bajo

Había que dar orden inmediatamente a los alcaldes para que cada uno, con el registro, hiciera diligencia en su cuartel *para averiguar con todo fundam^o las personas q ay en cada quartel que tengan coche de qualqr Grado y calidad que sean excepto los de embax.es y Ministros de Principes*, intimara a los registrados a llevar el caballo o los 100 ducados y embargara a los demás los coches con sus mulas o caballos y los dejara en depósito⁴². Los alcaldes pusieron manos a la obra inmediatamente⁴³. El 25 de agosto, se volvía a inquirir a petición del rey acerca de las diligencias hechas por ellos *para averiguar que coches han quedado por registrar y que ha resultado de ellas y de la execucion... de las penas de los pregones*. Poco después se hablaba de ultimar la cobranza y dar solución a los embargos realizados⁴⁴. A finales del mes de agosto se veía la cobranza con optimismo. En palabras del Consejo, el éxito de la operación se veía en los muchos soldados que habían salido a servir en las Compañías y en los *muchos cavallos y Coches Registrados y los que an pagado*, añadiéndose que *en todo se continuara con la atencion y Vigilancia que se debe*⁴⁵. Parece que la operación resultó relativamente exitosa, a pesar de algún intento de evitar el pago, como el de los

pena de perdida de los coches y mulas, AHN Consejos Libro 1243 f. 154.

⁴² AHN Consejos, Leg. 7168/98.

⁴³ En una consulta del 13 se felicitaba al alcalde por *la relacion de los coches que a allado vm por registrar en su quartel y a parecido muy bien todo lo obrado por vm*. Como otras veces, los eclesiásticos eran los más reacios a pagar. El Consejo era de parecer que

a los que no hubieren registrado se les puede pasar a embargar el coche porque an tenido obligacion a registrar= Pero a los que hubieren registrado aunque no ayan pagado de ninguna manera pase Vm a hazer embargo ni otra compulsion para que paguen hasta que su Mgd resuelva lo que en esto se hubiere de ejecutar.

AHN Consejos Libro 1243 f. 150v. El Consejo manifestaba al Alcalde que en cuanto a los seglares con obrar conforme al decreto al consejo *no se le ofrece otra cosa que añadir*. Para los eclesiásticos, el Consejo recordará en 1667 como se llegó a una componenda por la que algunos pagaron en forma de *donativo voluntario*. En cuanto a los Grandes, Títulos y caballeros, el Consejo dirá esa misma fecha que *ninguno dexo de de contribuir en el repartimiento*, AHN Consejos Leg. 7177/26. Véase *infra*.

⁴⁴ El rey había ordenado en consulta del 27 que los alcaldes con los coches que tenían embargados *por falta de registro que fueren de seglares procedan/ o a que paguen la pension dentro de cuatro dias/ o a la cobranza y execucion de la pena y que en los coches que estuvieren traspagados en eclesiasticos en que hubiere fraude o simulacion procedan como fuere de justicia y que en los casos de coches de dueños que no tuvieran mulas y que no las ayan desaparecido maliciosamente por librarse de la paga de la pensión despues de los bandos sino que real y verdaderamente antes de su publicacion no las tenian ni ruaban con ellas se abstengan de proceder y alcen la mano de los embargos*, AHN Consejos Libro 1243 fs. 151 y 153.

⁴⁵ AHN Consejos, Leg. 7168/ 121.

procuradores en Cortes, que les fue denegado⁴⁶.

Una década más tarde, con una situación hacendística aun peor, el tributo sobre los coches estaba de nuevo sobre el tapete, con una clarísima reticencia por parte de los ministros. A finales de 1666 había pensado la reina gobernadora en echar unas cargas a los coches, 100 ducados para los de 4 mulas y 50 para los de 2. En la consulta del 10 de enero de 1667 el Consejo exponía los inconvenientes de semejante medida. Primeramente, la experiencia mostraba que el arbitrio había producido en otras ocasiones *mui cortos efectos*. A ello se añadían las dificultades ofrecidas en su cobranza, de tal magnitud, al obligar a Grandes, señores, caballeros y eclesiásticos, que tanto en la corte como en otras ciudades del reino *a quedado sin efecto semejante repartimiento y solo le an pagado mui pocos* al no poderse obligar a todos con los remedios legales que se pudieran ejecutar en otros casos. En tercer lugar era inconveniente el que se ejecutase al mismo tiempo que la villa de Madrid había servido con 150.000 ducados que habían de salir de una sisa en la nieve que, como subrayaba el Consejo, iba a ser pagada principalmente por los mismos del donativo de los coches. El Consejo era pues de opinión que se abandonara el donativo y se buscara otro medio para hacer el repartimiento *con mas igualdad, fuese mas exequible y tuviese el buen cobro que se desea*. La reina respondía que *este efecto no cae sobre los pobres* e invitaba al Consejo a que propusiera *otro equibalente como lo q fuere y se lo encargo pues la necessd de la hazda y los cortos medios no permite se desprezie ninguno que sea exequible*. El donativo de los coches se puso finalmente en marcha en un par de meses. Inicialmente un decreto ordenó que los coches de 4 mulas pagasen 100 ducados y los de 2 mulas 50 ducados, más tarde, el 26 de mayo, la reina propuso que se pidiera un caballo de buena calidad, respondiendo el Consejo el día 8 de junio que ello *dilataria, y aun imposibilitaria* el servicio y que la mejor formula era el donativo en dinero, dejando en el arbitrio de cada uno dar un buen caballo, a lo que se avino la reina.

⁴⁶ El 7 de agosto los procuradores ponían en consideración del rey los grandes gastos que habían realizado y le pedían no se entendiera con ellos el pago de los 100 ducados. La respuesta del monarca el día 12 era que la resolución es *general y que mira a la mayor conservacion del Reyno lo que della a de producir, con que no pareze bien que se excussen los dél al cumplimiento de lo que tengo mandado ni que sean exentos dello por el exemplar*, Cortes, vol. LX (IV), pp. 1320-1322 y 1326.

A 8 de junio ya se había dado orden para registrar los coches de la corte y el 28 la reina recordaba al Presidente del Consejo el repartimiento, ordenando que se atendiera a ello con particular cuidado y se le informara. El 30 la reina daba orden de empezar la cobranza. El 27 de julio la reina se quejaba al presidente del Consejo que habían pagado muy pocos, a pesar de su escasa cuantía y *que rigurosamente coches de mulas son de tolerancia, pues la proibicion es en contrario*. Resolvía entonces que cada Consejo dispusiera que sus ministros y dependientes entregaran *precisa y prontamente* lo que les tocaba y que se le informara inmediatamente de los que fuesen cumpliendo. También ordenaba proveer lo conveniente para que fuese *exequible* el repartimiento con Grandes, títulos y eclesiásticos. El 30 de julio se informaba a la reina que se había nombrado un ministro como comisario del cobro en el Consejo. En relación a los eclesiásticos, el Consejo proponía hacer lo mismo que en la cobranza de 1658, es decir, que sirvieran con una suerte de donativo voluntario, ordenando que un ministro nombrado por el conde de Castrillo se encargara de ello⁴⁷. En cuanto a los Grandes y títulos, el Consejo opinaba que cada alcalde cuidara de cobrarles en su cuartel *porque en la ocasion pasada ninguno dexo de de contribuir en el repartimiento*. Con estas propuestas se conformó la reina⁴⁸. Pero la sorpresa no tardó en llegar y ya el 4 de septiembre una carta de esta al Presidente del Consejo evidenciaba que la cobranza era una catástrofe entre los ministros⁴⁹. Inmediatamente, la reina ordenaba que sin más

⁴⁷ En 1658, don Juan de Astorga el procurador general de las Iglesias, había acudido al Consejo en nombre de los eclesiásticos, representando que siendo este tributo no se podía echar sobre ellos. El Consejo en consulta del 14 de agosto fue del mismo parecer, pero dada la necesidad urgente del asunto, se pensó que quizás alguno de los eclesiásticos que habían registrado sus vehículos podía servir con un *donativo voluntario*, cometiéndose a un ministro para que les expusiera los aprietos que había y *con buena disposicion* los persuadiese a que voluntariamente sirvieran *con lo que cada uno quisiere dar sin apremio alguno* y que lo que de aquí se sacara entrase en las arcas *con nombre de donativo para Cavallos, porque por esta via se ocurría a todo* y se excusaba el punto de la inmunidad, AHN Consejos Leg. 7177/26.

⁴⁸ AHN Consejos Leg. 7177/26. La orden dada a los Alcaldes en agosto para que pusieran en marcha su cobranza en AHN Consejos Libro 1252 f. 134.

⁴⁹ La reina decía que le había hecho gran reparo *el Veer tan retardada esta materia, y que de los que havian de dar exemplo a los demas ministros solos dos sean los que han cumplido con el donativo pues las mas de las partidas que se han satisfecho son de Alcaldes, y oficiales, Abogados y dependientes del consº*. Según una relación de los maravedíes que habían entrado en las reales arcas a cargo de don Pedro de Oreyta de cuenta del servicio de coches desde el 2 de julio hasta el 24 de agosto de 1667, importaba todo 195.250 reales. Parece que habían pagado el servicio el Presidente del Consejo de Castilla, don Sebastián Infante (4) y don Antonio de Monsalve (4). Los demás ministros del Consejo aparecían sin pagar, señalado solo el tiro de sus carruajes: don Gaspar Pérez Teniente de la villa (2), don Luis de la Palma (2), don José Martínez (2), el secretario Juan

dilación se acudiera al pago *por todos* para no detener más la recluta de caballería de Cataluña. El 27 de septiembre la reina se quejaba otra vez de que muchos no habían concurrido al servicio, ordenando al Presidente que la Sala de alcaldes les apremiara a hacerlo⁵⁰. Pero la cobranza se retrasaba. El 1 de octubre la reina insistía en la cobranza a los seglares y remitía al Presidente del Consejo la respuesta del Cardenal Aragón a sus apremios para que dispusiera con destreza que los eclesiásticos concurriesen al servicio⁵¹. El Consejo, en su respuesta del 5 de octubre, era de parecer que la reina usara con el Cardenal Aragón la misma fórmula que se usó en el 58, es decir, que *procure mañosamente, reducir a los Eclesiasticos subditos suyos a que vengan en este servizio en forma de donativo por los medios que le parecieren mas a proposito*, pues era de creer que los sujetos a los Consejos de Inquisición y Ordenes ya habían debido pagar conforme a los decretos reales y sabido esto, decía el Consejo ladinamente, la reina podía mandar *encamine lo mismo con los eclesiasticos sus dependientes*. Con respecto a la cobranza de los seglares, el Consejo aseguraba que no iban a omitir diligencias para que se ejecutara la orden real. Por enésima vez, la reina ordenaba que se ejecutara el

Manrique (2), don Marcelo Román de Ortiaga (2), don Alonso Ramírez de Prado (4), Diego de Arroyo (2), Luis de Vargas (2), Marco Antonio de Molina (2), don Gabriel de León abogado (2), el secretario don Francisco Testa (2), Cristóbal de Badaraz (2), José de Torres (2), Luis Vázquez de Vargas (2), el secretario Miguel Fernández de Noriega (2), don José Beltrán de Arnedo (2), don Lorenzo Mateo Sanz (4) y don Fernando de Sosa (2).

Luego se añadió otra lista que se había confeccionado hasta el 3 de septiembre con los que habían pagado hasta esa fecha: el licenciado don Juan Fernández de Sande (2), el licenciado don Juan Giles Pretel (2), don Jerónimo de Oroz (4), don Diego Bolero (2), don Francisco Palacios (2), Andrés Vázquez de Vega (2), Antonio Canseco (2), Sancho de Villegas (4), Jerónimo Moreno (2) y don Luis Cerdeño (2), AHN Consejos Leg. 7177/26.

⁵⁰ AHN Consejos Leg. 7177/26. También AHN Consejos Libro 1252 *passim*.

⁵¹ El Cardenal decía en su respuesta que la mayor parte de los eclesiásticos que tenían coche en la corte no eran súbditos suyos sino del Cardenal Nuncio, Inquisidor General, Patriarca de las Indias y Consejo de Ordenes y que los de su jurisdicción eran de caudal tan limitado *que de algunos le consta mantienen el coche con grande incomodidad* y siendo eclesiásticos estaban contribuyendo como los seglares más acomodados. Pero entre los de las otras jurisdicciones

apenas havra alguno, que no tenga de la grandeza de Vmg conque alimentarse, que omite el particularizarlos por no tocarle conque le parece que se comienze por aquellos Eclesiasticos para que no les sea tanto mas gravoso (aun lo que es voluntario) a los suyos que les havra de suplir lo que huvieren de dar quitandolo a los pobres por juzgarles desta calidad a ellos.

AHN Consejos Leg. 7177/26. Al día siguiente, 2 de octubre, se repetía en la Sala la orden para que los alcaldes *acaben de concluir la cobranza del impuesto de los coches y se de cuenta de haberse ejecutado*, AHN Consejos Libro 1252 f. 183.

*cobrar de los seglares con toda precisión y en habiendolo cumplido se me dara qt^a para q tome resolu^on en quanto a los eclesiasticos*⁵².

Pero el 15 de octubre el Consejo de Hacienda se quejaba en una consulta de las cortas cantidades que habian entrado del servicio de los coches y lo mucho que conviene dar calor a esta materia, poniéndolo en conocimiento de la reina para que ordenara a los Consejos y a la Sala de alcaldes que obligasen a la paga del servicio a quienes no hubieran cumplido con él. Según el Consejo de Hacienda, *no llegan a 500 coches los que hasta hoy han contribuido, con que es mucho lo que hay que obrar en esta materia*, dado el perjuicio grave que, aseguraban a la reina, resultaba de la dilación tanto por la falta de medios, como por las consecuencias y mal ejemplo de que se vea que despues de tantas ordenes de VM no se consigue esta cobranza recayendo en personas que pueden contribuir. La reina contestaba que había ordenado la cobranza con todo aprieto⁵³. El día 19 comunicaba a los Consejos que la cobranza iba muy atrasada y que acabaran con ella⁵⁴. Pero la cobranza de los *dependientes* de los Consejos no fue nada fácil, todavía el 3 de febrero de 1668 la reina volvía a la carga con el asunto⁵⁵. El Consejo de Castilla tardó aun unos meses en completar el pago, pues el 20 de junio de 1668 la reina escribía que suponía los ministros ya habían cumplido con su obligación y les pedía información al respecto⁵⁶. Por lo demás, tampoco en la calle se había podido completar para esas fechas toda la cobranza⁵⁷. El tributo tuvo un relativo éxito pero fue de costosa realización⁵⁸.

⁵² AHN Consejos Leg. 7177/26.

⁵³ BNM Mss. 1322, fs. 23r-23v.

⁵⁴ Así al presidente del Consejo de Castilla, AHN Consejos Leg. 7177/26. En el de Estado, lo mismo, AHN Estado Leg 692/5.

⁵⁵ Al poco, el Consejo de Estado respondía así a la reina: *El Consejo haviendo visto el Real orden de V. Magd. de 3 del corriente sobre el cumplimiento del repartimiento de los coches dize que tiene ya satisfecho a esto y que los dependientes que tiene este Consejo son [muy] pocos y los mas desacomodados*, AHN Estado Leg 692/5. Las palabras entre corchetes fueron añadidas después. Tachado y añadidos muestran el vacilante estado de la cuestión y la poca voluntad de los consejeros y ministros. Para el Consejo de Castilla, AHN Consejos, Leg. 7178/ 7.

⁵⁶ AHN Consejos, Leg. 7178/ 7.

⁵⁷ El 20-VI-1668 la reina mostraba al Presidente del Consejo de Castilla su extrañeza porque *despues de tanto tiempo no se ha cumplido el repartimiento que resolvi entre las Personas, que tiene coches* y porque, además de que el dinero hacía falta al fin para el que estaba aplicado, no convenía se consintiera el que la remitencia exima a los que se detienen en contribuir, por lo que

A pesar de las dificultades de una empresa de este tipo, en la que era evidente que los propios ministros no gustaban de colaborar, no acabaron aquí los intentos de sacar dinero a los que traían coche. El 3 de julio de 1675 la Junta de medios proponía que se cargara un donativo sobre ellos en un contexto de grandes necesidades financieras, señalando que era un de los medios de los que se había usado *en tiempo de menor nezesidad*. Se recordaba que en años pasados se había puesto en práctica porque *siendo por una Vez no es de gravamen en personas de porte y de caudal que son las que por acomodadas tienen el fausto: y es justo que en la nezesidad socorran de contado con esta corta porçion*. De resultas de esta consulta, el Consejo escribía a la reina el 9 de julio que era necesario registrar los coches de la corte y cotejar el resultado con el registro de 1667. La reina se avino a ello y ordenó se hiciera así⁵⁹. Se mandó a los poseedores de coches que los registraran y señalaran el número de mulas de sus tiros en un plazo de 3 días ante el alcalde de su cuartel, bajo pena de pérdida del coche y los animales. El 24 de julio se amplió el plazo del registro en 3 días más⁶⁰. No obstante, parece que este donativo no tuvo éxito por las protestas entre otros, de los caballeros de órdenes militares⁶¹.

de había de dar orden a los alcaldes, para que lo más brevemente posible dieran fin a la cobranza, AHN Consejos, Leg. 7178, s.f.

⁵⁸ En 1684 el Consejo decía que no pasó su producto de 31.500 ducados, AHN Consejos Leg. 7196/64. Según Sánchez Belén se sacaron tan sólo 9.843, *La política fiscal...*, p. 276, pero no hemos encontrado este dato entre los expedientes del lagajo que menciona. Creemos que pagó cerca del 63 % de los dueños de coches de la corte, a tenor de un sencillo, aunque hipotético cálculo, (el único dato que podemos manejar con cierta fiabilidad en este sentido es el porcentaje respectivo de los coches de los miembros del Consejo de Castilla, donde algo más del 20% de los coches eran de 4 mulas, aunque creemos que es una cifra elevada que no se corresponde con la totalidad de la corte, AHN Consejos Leg. 7177/26). Si el 80% de los 31.500 ducados correspondía a coches de dos mulas y el 20 % restante a coches de 4 mulas, tenemos que pagaron el donativo 525 coches, de ellos 420 de 2 mulas y 105 de 4 mulas. La cifra de 525 coches podría significar en torno al 58 % del total de los de la corte, lo que habla de un relativo éxito del donativo.

[x (nº de coches de 2 caballos)

y (nº de coches de 4 caballos)

$50x + 100y = 31500$

$x = 4y$

$50(4y) + 100y = 31500$

$200y + 100y = 31500$

$y = 31500/300 = 105$

$x = 4y = 4 \times 105 = 420$]

⁵⁹ AHN Consejos Leg. 51438/1.

⁶⁰ AHN Consejos Libro 1260 fs. 135, 136, 137 y 139.

⁶¹ Sánchez Belén, *La política fiscal...*, p. 276. También lo aseveraba una consulta del 13-VII-1684, AHN Consejos Leg. 7196/ 64.

La siguiente ocasión que se trató de fiscalizar los coches tuvo lugar en 1684. Entonces se pidió un donativo por los coches y como en 1651, otro por gozar de oficio con título real. Numerosas ciudades se negaron a hacerlo efectivo argumentando la pobreza de sus habitantes u otras causas, como sabemos para las andaluzas especialmente⁶².

Descendiendo al pormenor del caso, la provisión real que se había dudado si darla a conocer por bando o dejar en las casas de los que tenían coches una notificación avisándoles de la nueva cobranza, pedía en abril a todos los que poseyeran coches y calesas excepto a los eclesiásticos y los caballeros de San Juan, 100 ducados, si el tiro era de dos mulas o dos caballos o dos mulas y dos caballos o tres caballos y una mula. Los que tuvieran tiros de tres mulas y un caballo o cuatro mulas habrían de pagar 200 ducados y los de calesas con dos caballos o dos mulas 100 ducados y 50 los que tuvieran calesas con una mula o un caballo. A los eclesiásticos y los caballeros de San Juan, se les permitía traer coche sin pagar pero con solo dos caballos o dos mulas. No era por tributo sino por contravención de la pragmática por la permisión que no tenían, debiendo incluirse a todos los que tenían coche el antes del 13 de abril aunque lo hubieran dejado después. Aunque algunas personas usasen al mismo tiempo de dos o más coches, siendo ellos y su familia o para la de su mujer sólo debían pagar uno, *excepto si tubieren de sus puertas adentro hijos parientes o dependientes con familia separada aunque el dueño Principal les sustente el coche que en este caso devera pagar cada una destas Personas regulando la cantd. en la conformidad que va expresado*⁶³.

En el concejo de Córdoba se leyó la petición el 16 de junio. El 26 se trató de *la comun y gran necesidad que en esta Ciud. y Lugares de su rey° se padece*, del despoblamiento, los mendigos, la cortedad de cosechas y mortandad de ganados, etc, etc, pidiendo en fin, que se mandara suspender la cobranza⁶⁴. Sin perder tiempo, se escribió el 29 carta a Madrid pidiendo se suspendiera la cobranza, recordando que la petición era *a Imitaz°n* del servicio del año 1651 y que

⁶² Bernardo Ares señala la cobranza en Córdoba, *El municipio en la España Moderna*, p. 131.

⁶³ AHN Consejos Leg. 51438/1 y AHN Consejos Libro 1269, fs. 309 y ss.

⁶⁴ AMCO Actas Capitulares, Libro 193 s.f. 26-VI-1684. El concejo también aducía no haber precedido al servicio la concesión del Reino junto en Cortes. Ese mismo año se decía que había 4000 pobres de solemnidad que pasaban hambre solo paliada por la beneficencia publica, AMCO Actas Capitulares, Libro 193, s.f. 5-V-1684.

habiéndose reconocido lo poco que fructifico y que no se pudo lograr su *Cobr.^a* enteramente en aquel tiempo, había de ser más difícil entonces debido a las grandes necesidades de la ciudad y el reino. El concejo sevillano también escribió a Madrid el 27 de junio. Pintaba igualmente una ciudad endeudada, sin comercio ni tratos, en crisis, asegurando que

recayendo esta nueva contribucion en la gente mas necesitada de la Republica, que son aquellos a quien en este tiempo no pueden sus officios manttener, y los nobles que a fuerza de trabajos sustenttan oy los coches por conservar en ellos el lustre de sus obligaciones les es summamentte sensible que sus caudales no puedan alcanzar a executtar lo que su Desseo y obligacion les esta siempre Dictando en servicio de VM.

El 26 de junio escribían su carta los gaditanos representando al rey la pobreza de la ciudad y los muchos gastos a que estaba haciendo frente en los últimos años. Los más tempranos habían sido los granadinos, el 20 de junio, y fue en Granada tan mal acogido el impuesto que hubo pasquines y otros problemas⁶⁵. El 5 de julio se comentaba en el Consejo que los corregidores habían respondido que se aplicarían a su cumplimiento, pero representaban también la dificultad de la *exsaccion* y el *desconsuelo de los pueblos, por la gran estrechez en que se hallan, ocasionada de las muchas calamidades que han padezido*. El Presidente de Castilla era de opinión que se procediera a la cobranza del donativo *por medio suaves y sin pasar a apremios por evitar mayores yncombenientes*⁶⁶.

En Madrid fue el Consejo de Ordenes quien opuso más resistencia y solicitó se eliminara de la cobranza del impuesto a los miembros caballeros, pero el Consejo de Castilla se opuso⁶⁷. En cualquier caso, la cobranza no fue fácil. El 5 de junio se

⁶⁵ AHN Consejos Leg. 7196/ 64. Esta carta trataba sólo del pago de los oficios.

⁶⁶ AHN Consejos Leg. 7135, s.f.

⁶⁷ Tres eran los motivos que se representaban; ser verdaderos religiosos, ser eclesiásticos y no siendo ni lo uno ni lo otro, tenían privilegios apostólicos en los que se les concedía la libertad de no poder ser gravados con tributos. Pecata minuta para el Consejo, que uno a uno fue deshaciendo los argumentos en una consulta del 10 de julio. No son religiosos porque había terminado su función y ahora buscan ponerse los hábitos *mobiendose unos por el lustre y onor de sus familias, y otros por la utilidad de las encomiendas*. Tampoco eran eclesiásticos y no se les podía eximir del donativo presente pues podía darse lugar a mayores problemas *pues tubieran la mesma y aun mayor razon para escusarse de la paga de Alcavalas, Sissas, millones, y Cientos reconociendose el daño grande que se causaria siendo tan numerosa, y la mas rica parte del reyno en el estado presente la de los Cavalleros de las Ordenes militares*. Además se apoyan en que pagaron el año 67 sin poner trabas y aconsejan que a los ministros del Consejo de Ordenes

decía que con los que habían pagado se ve *quan atrasado esta esto* y se ordenaba al Presidente del Consejo que diera orden para *que por lo que toca a los Ministros del cons^o y los demas dependientes del entreguen quanto antes la cantd. que a cada uno tocare segun lo que esta resuelto*. En 23 de junio el rey reparaba que *no entran cantidades algunas* por el servicio de los coches, por lo que se daba orden a los alcaldes para que cada uno en su cuartel hiciera las averiguaciones necesarias a fin de que se lograra el servicio y que dieran cuenta de lo que produjere⁶⁸. Tan poco éxito tenía la medida que el 13 de julio el Consejo en una interesante consulta resumía los intentos de fiscalizar los coches habidos hasta entonces y las verdaderas trabas con que tropezaba la iniciativa, que no eran otras que los privilegios de quienes eran iban en coche. Recordaba el Consejo que en tres ocasiones que se había querido usar de ese medio no había funcionado bien⁶⁹. Por ello, parecía *mui provable*, que siendo mayor la estrechez de estos tiempos, fuera menor el fruto de la contribución, a que se añadía la gran dificultad de la cobranza y exacción *por ser tantas las Personas de la primera nobleza, y estimacion, que comprehende esta horden General, la qual puede dar motivo a la queja, de que se les yguale con el mas inferior del Pueblo*. Constaban también, seguía el Consejo, según las diligencias hechas por los alcaldes *las excusas y subterfugios con que responden las personas, a quienes se ha notificado, para eximirse de esta contribucion, hasta el punto de que*

sin apremios, embargos, Venta de bienes, hasta llegar a poner guardas o llenar las carceles de pressos, no podra dar considerable frutto esta contribucion, y si, se executasen estas diligencias, fuera el último desconsuelo, y Conturbacion de los Dueños de los coches, que en esta Corte son muchos, y los mas de ellos dignos de alguna atenzion por sus Personas, y Puestos.

se les cobre por mano de su Presidente, como se executan en otros tribunales. El rey estuvo de acuerdo. AHN Consejos, Leg. 7185. Menciona esta consulta L.P. Wright, "Las Ordenes militares en la sociedad española de los siglos XVI y XVII. La encarnación institucional de una tradición histórica", John H. Elliot (ed.), *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, 1982, p. 27. El 24 de junio pasaba por mano del rey la consulta que era enviaba al gobernador del Consejo, AHN Consejos Leg. 7196 n^o 58.

⁶⁸ AHN Consejos Leg. 7135, s.f.

⁶⁹ La primera fue en 1651 cuando *frutifico muy poco reduciendose casi a solos los Ministros su Producto*. La siguiente vez fue en 1667 cuando la cuota fue de 50 ducados y *sucedio casi lo mismo, pues no passo su producto* de 31.500 ducados y la tercera en 1675 cuando se resolvió lo mismo, se dieron las ordenes y se *mandaron suspender*, AHN Consejos Leg. 7196/64.

En definitiva, era de sentir el Consejo que se prosiguiera con la cobranza sin que las diligencias de cobrar pasaran al apremio, embargo y venta de bienes, encargando a los ministros en la corte y a los corregidores en sus partidos que *con maña, Suavidad, y discrecion, procuren sacar el fructo, que pudieren para las necesidades Presentes*. El rey se mostraba de acuerdo⁷⁰. No sabemos si la fiscalización de 1684 dio muchos frutos, pero el impulso de sacar dineros de los coches no cedió y en una Junta de Estado de 1688 destinada a proponer arbitrios se habló de una contribución de los coches de rúa y camino, pero no pareció prosperar⁷¹. Aunque desde el punto de vista del rendimiento fiscal el impuesto sobre los coches nunca fuera una cosa de mucho éxito, como subraya Sánchez Belén, ante todo porque nunca fue del agrado ni del Consejo ni de los contribuyentes⁷², creemos que en el contexto del debate sobre el uso del coche, lo interesante de estos intentos es que mostraban la rotunda imposibilidad de someter fiscalmente a los privilegiados por un enser que consideraban uno de los mayores símbolos de su status. La fiscalización provocó a la larga que el uso del coche fuera asimilado no tanto a un privilegio dado por el rey, la institucionalización, como a un privilegio que adquirirían quienes tenían medios para ello⁷³.

2. REFORMA Y JERARQUIZACION SOCIAL A TRAVES DE LOS COCHES, 1635-1700

La década de 1630 evidenció que había concluido la institucionalización del coche y con ella su naturalización en la corte hasta el punto que las restricciones a su uso pasaron en la práctica a un segundo plano y se procedió a vender licencias, creando nuevos encochados. A partir de entonces, la reforma se encaminó a frenar

⁷⁰ AHN Consejos Leg. 7196/64. El episodio de las ciudades y el impuesto sobre los coches en Garzón Pareja, *La hacienda de Carlos II*, pp. 267-269.

⁷¹ Cristóbal Espejo, "Enumeración y atribuciones de algunas juntas de la administración española desde el siglo XVI hasta el año 1800", *RBAM*, nº 32, 1931, p. 334.

⁷² Sánchez Belén, *La política fiscal...*, p. 276.

⁷³ El 13 de febrero de 1693 el rey decía que *no siendo justo omitir cualquier medio que sin grave inconveniente pueda producir algun caudal con que acudir en parte a las muchas urgencias que ocurren* había resuelto que si alguna de las personas a quienes por la pragmática se prohibía el tener coche quisiera conseguir esta gracia se le permitiera *procurando sacar desta licencia la maior cantidad que sea posible*, labor para la que fue nombrado Juan Lucas Cortes, AHN

a aquellos que pretendían diferenciarse socialmente gracias al coche llevando este con 6 mulas, usando tiros largos, decorando los vehículos con nuevas invenciones o tratando de alterar la etiqueta y el ceremonial con usos nunca vistos. Fruto de ello fueron la pragmáticas de 1654, 1657 y 1674 y sus repeticiones, parte de ellas dadas en un contexto de debilidad del poder real que facilitó y casi alentó la competencia. La vuelta de la alta nobleza a la cúspide de la corte, al control del patronato regio y al gobierno de la Monarquía desde finales de la década de 1670 condujo a renovar la acción reformadora anterior, pero también a incidir con mucho énfasis en el acceso al uso del coche que quedó regulado por la pragmática de 1691. Aunque con el tiempo, algunos elementos sociales que no lo habían tenido, lograron acceder al coche, en general, se puede decir que las restricciones funcionaron y contribuyeron a que siguiera siendo un atributo de los más altos cortesanos.

2. 1. LOS INTENTOS DE REFORMA DE LOS AÑOS 1630

La década de 1630 fue una etapa de movimientos variados en el tema del coche. Por un lado, se intentó prohibir y fiscalizar su uso, por otro se levantó la prohibición en Granada y se empezaron a vender licencias como hemos visto y por otro, en abierta oposición, se intentó restringir su uso, cosa que no pareció lograrse. En relación a este último aspecto, hay que decir que en la década de 1630 se abrió un periodo importante de reforma, al que se ha dado en llamar la segunda reformatión, que volvió a preocuparse por los gastos suntuarios y sus consecuencias⁷⁴. El interés en controlar los coches y sus dueños no disminuyó en absoluto, pero no llegó a concretarse en ninguna fórmula restrictiva adecuada. Prueba de ello es el choque entre deseos reformadores y realidad. En ese sentido, la década se había iniciado con anhelos de reforma de amplio calado y de la forma más tradicional, como proponía el 30 de noviembre de 1630 el obispo de Solsona, Presidente del Consejo de Castilla⁷⁵, aunque los hechos tomaran un

Consejos Leg. 51438/1.

⁷⁴ Entre los objetivos a reformar estuvo la moda, objeto de un amplio debate en el que participaron escritores y humanistas y que catalizó en las prohibiciones de 1639, disposiciones reformadoras que fueron incumplidas, Rafael González Cañal, "El lujo y la ociosidad durante la privanza de Olivares: Bartolomé Jiménez patón y las polémicas sobre el guardainfante y las guedejas", en *Críticon*, 53, 1991, pp. 82, 85, 88 y 95. Casi todos los polemistas de la moda tocaron en sus obras comentarios sobre el coche, así Patón, Marqués de Careaga, Tomas Ramón y Alonso Carranza.

camino bien distinto, como mostraron las pragmáticas de 1632, 1636 y la venta de licencias. Pero la mejor muestra de que el ciclo se había agotado fue la consulta del conde duque de 1637. En ella se percibía palmariamente que la institucionalización del coche había culminado, que debido a ella había arraigado su uso profundísimamente en la corte hasta hacerlo imposible de eliminar y que eran necesarias nuevas ideas para llevar a cabo su reforma porque lo ensayado en los últimos años no había tenido gran éxito en disminuir la extensión de su uso.

Olivares vinculaba el uso del coche al aumento de la cría de caballos, pero iba más allá, aunque era un tema que le había preocupado poco, como él mismo aseguraba,

Confieso que no he discurrido continuadamente como es menester en esto de los coches. Bien sé que quitarlos o minorarlos es medio para la cría y de lo que más la puede recobrar, y en este punto hay poco que especular, pues con los privilegios se adelantará, y cortado la mezcla del garañon y yegua, cosa que a mi juicio es preciso al remedio della, e igualmente a mi parecer facil.

Pero inmediatamente, llamaba la atención sobre la constelación de intereses y privilegios que se hallaban en juego y las dificultades que se avecinaban en la posible reforma:

El uso de los coches sin duda es dañosísimo, así para la casta como también para la crianza y la juventud; quitarlos, y las literas, porque si no todos andaran en ellas, pero verdaderamente que en el estado de las cosas sería aspero para muchos, y particularmente las personas de edad; reducirlo a cuatro caballos no fuera malo, porque se acortará mucho el numero; pero en esta parte reparo en los ministros a quien no se puede obligar a gastos tan grandes con tan corto salario, desigualar los unos de los otros tambien tiene alguna dureza, y que se obligue a un título, a un grande, a lo que no se obliga a un ministro. Tambien reparo que debajo del nombre de ministros son muchos los que podran pretender, y la distincion no sera facil ni dejara de ser

⁷⁵ Este trataba de hacer ver al rey que convenía se guardara la última pragmática de los coches de mulas y se volviera a antes de la pragmática de 1611. Según el obispo convenía que se

execute inviolablem.te dando por ningunas las licencias que desde entonces se huvieren concedido porque con esto no se utilicaran tantos Cavalleros ni tantos Cavallos, y se escusaran grandes ofensas de Dios que se cometen por medio de los coches, Los grandes gastos de la gente ordinaria que los pratican, y con esto los labradores del contorno de Madrid sembraran menos cevada que por el gran consumo que ay della respecto de los muchos coches dexan de sembrar trigo con harto daño desta republica.

odiosa; concederlos a los enfermos es campo largo y no habra nadie que no traiga fe de medico, concederlo a los viejos tambien es impracticable porque es medir la edad desigualísimo, siendo cierto que unos son viejos de menor edad que otros, y traera de la misma manera fees de edad para esto como de los medicos para sanidad.

El valido insistía en disminuir su uso, aunque reconocía la dificultad y esperaba que el Consejo o alguna Junta específica decidiera la decisión a tomar:

El abuso es grande y se conoce y por ventura ninguno de iguales inconvenientes para las ofensas de Dios, para la agitacion de los hombres y para ahorro de la hacienda cuando es tanto lo que es menester gastar. Yo he confesado que he especulado poco en ello, digo para la parte del temperamento, que en quitarlos todos con generalidad bien considero el remedio; y para los ministros, viejos y enfermos quedan las sillas, las cuales no son tan costosas como los coches, porque no tiene aderezos que hacer considerables, los mozos de sillas sirven de lacayos, despenseros y todos los otros oficios necesarios. Pero el abuso ha sido tal y la desidia se halla tan encastillada y tan naturalizada en esta parte que no me atrevo a tomar sobre mi resolucion sin mayor especulacion. El remedio es necesario y inexcusable porque el daño es grande, y así tratando dél personas como las a quien toca se puede esperar que escogan camino que acuda a todo, siendo cierto que el remedio es necesario y que el daño es de calidad que le hace muy particular para la guerra, y para todo genero de trabajo corporal, con que tambien se incluye el espiritu, que las mas veces sigue al cuerpo⁷⁶.

El discurso del conde duque reflejaba el estado del asunto y el hecho de que la reforma de los coches quedó estancada por unos años. Refuerza esa impresión la ausencia de noticias y la desidia de los consejeros. El 9 de noviembre de 1638 el rey les manifestaba que el descuido que había en andar a caballo era un obstáculo para la crianza de la juventud y el lucimiento de la nobleza y que para ello sería muy conveniente prohibir el uso de los coches si no fuera manteniendo caballos de silla. Mandaba entonces al Consejo que *ajustase la ley de modo que comprendiese a las personas que pareciese conbeniente y que me consultase luego los que serian savido el estado de la materia*. Convencido de que para que hubiere caballos en abundancia había que disponer *que anden en coches los menos que se pudiese*, convenía tomar una resolución con la mayor rapidez, ordenando se le consultara *dentro de ocho dias indispensablemente*. El 13 el Consejo fintaba al rey respondiendo que no podía dar su parecer al respecto porque deseando *tomar*

⁷⁶ J.H. Elliot y J.F. de la Peña, *Memoriales y cartas...*, T. II, pp. 161-162.

entero conocimiento de las ordenes consultas y Decretos de VM había hecho reconocer el archivo y el de la Cámara, pero no se había hallado nada. La respuesta del rey ponía en evidencia, como un par de años antes con la fiscalización de los coches, que los consejeros se llamaban andana y no estaban por la labor de cargar los coches o de entrar en muchas profundidades⁷⁷. Creo que podemos decir que entre 1636 y 1638 la reforma de los coches naufragaba debido en buena parte a la desidia de los consejeros, pero también debido a que había culminado su institucionalización y no había nuevas ideas para frenar su uso, al contrario, la fiscalización del coche estaba consolidando otra vez una capa de nuevos encochados y animando a nuevos sectores sociales a usar del coche sin control alguno.

2. 2. NUEVOS ENCOCHADOS Y NUEVAS MEDIDAS REFORMISTAS, 1645-1690

La “reforma” de los años 30 vino en realidad a facilitar el asalto al coche de nuevas capas sociales. No fue hasta después del cambio de régimen, a partir de mediados de 1640, cuando se apreció un nuevo impulso restrictivo del uso del coche, incardinado en otro movimiento general de reforma, no demasiado conocido⁷⁸. Los objetivos más destacados fueron desencochar a los alcaldes de corte, eliminar los coches de 6 mulas y controlar en general al acceso al coche y la decoración y riqueza de los vehículos, aspectos estos últimos que se potenciaron especialmente a partir de 1674, tras una etapa, la gobernación de la reina doña Mariana, en la que el control de estos privilegios había sido ampliamente cuestionada debido a la debilidad del poder real.

⁷⁷ ... *la constª q he dicho es la de la crianza de la juventud y essa esta en el consº con lo q yo he resuelto en ella mucho tiempo ha con poca razon y disculpa vra, de otra materia no se q la haya pero se q es menester remediaria y os pregunto la forma*, AHN Consejos Leg. 51438/1. El presidente del Consejo ya había recibido a 18 y 26 de septiembre de 1632 sendas cartas del conde duque y del rey, encareciendo la necesidad de que la juventud supiera andar a caballo y conociera las artes militares, Elliot y de la Peña, *Memoriales y cartas...*, t. II, pp. 81-82 y 85. El uso del coche se había naturalizado totalmente en la corte; en 1637 unos avisos decían que se había registrado los coches allí *y todos ellos no llegan a novecientos*, Anónimo, *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, p. 135.

⁷⁸ Desde 1645 al menos hubo intención de controlar los trajes y los pecados públicos, verdaderos demonios sociales y causas del abandono de España, como se leía en las cartas cruzadas entre Sor María de Agreda y el monarca entre octubre de 1645 y marzo de 1646, BAE, 108, pp. 45-48 y

2. 2. 1. El coche de los alcaldes de corte

El caso de los alcaldes de corte mostraba, de forma parecida al conflicto entre veinticuatro y jurados sevillanos, que la proximidad entre distintos grupos sociales provocaba entre los situados más abajo en la jerarquía intentos de emulación para igualarse a los estratos superiores y consecuentes respuestas de estos para impedirlo, en orden a seguir manteniendo su superioridad social. A medias entre la administración municipal y los Consejos de la Corona, los alcaldes de corte aunque estaban casi tan bien pagados como ellos, no gozaban del mismo prestigio social que los consejeros, cargo siempre aspirado por un alcalde⁷⁹. Aunque la costumbre era que los alcaldes no fueran en coche públicamente⁸⁰, desde 1611 se les vedó de forma oficial el uso del coche como vimos, pero ya en la década de los 40 si no antes, parece que se había vuelto frecuente su uso entre ellos⁸¹.

En 1645 les fue ordenado que andaran a caballo en lugar de en coche, respondiendo 7 de los alcaldes en 27 de julio con un memorial en el que se quejaban de un auto del Consejo en el que se les ordenaba ir a caballo en lugar de en coche y se les prohibía llevar ferreruelos. Consternados por este proceder, los alcaldes aseguraban,

que en lo que les a sido posible an cunplido con esta obligacion teniendo todos caballos y andando en ellos muchas beçes y en particular a los actos publicos en que se luçe mas y se necesita de mostrarse en publico la justiçia; y para no hacello continuamente tienen y an tenido tantas raçones de ynpusividad y de conbeniençia de la misma justiçia, que qualquiera dellas bastara a persuadir al consexo, que no es culpa de los alcaldes el no practicarlo continuamente, sino neçesidad grande que padeçen y justa

50-53.

⁷⁹ R.I. Sánchez Gómez, *Estudio institucional de la Sala de Alcaldes de Casa y Corte durante el reinado de Carlos II*, Madrid, 1989, p. 87.

⁸⁰ Para las rondas los alcaldes debían ir a caballo, cosa que se presuponía en ese tiempo, véase por ejemplo la disposición de 1604, *Nueva Recopilación Libro II tit. VI ley XX*. Para las rondas, Varón Vallejo „Rondas de los Alcaldes de Casa y corte en los siglos XVI y XVII“, *RABM*, 1924, pp. 148-155.

⁸¹ Se decía de los jugadores de las casas de juego de *mediana estatura*, que estaban con *el credo en la boca, quando oyen rodar un coche, que el temor de la justicia los está amenaçando*, Francisco de Navarrete y Ribera, *La casa del juego*, 1644, BNM R 6996 fs. 7v-8r.

atención de que la justicia no se desautorice biendolos andar yndecente mente con un mal roçin y sin acompañamiento alguno, quando es çierto que la representaçion de la justicia para su mayor beneraçion y respecto a menester adorno en este tienpo mas que en los pasados, por ser mayor el luçimiento de todos los ministros y no poderse ajustar a la llaneça que en ellos se acostunbraba.

Frente a las necesidades representativas de su cuerpo, se encontraban con el problema de sus cortos salarios, *doçe mill reales mal cobrados que se consumen en pagar casa y sustentar un caballo con dos lacayos*, sin que pudieran contar con propinas y ayudas de costa frecuentes en otros tiempos. Así, ponían a la consideración del Consejo,

como podran acudir a las obligaciones de sustentar un coche (siendo forçoso el tenerle para su familia) y tener lacayos y caballos para la deçencia de su ofiçio, porque un caballo solo no es posible que dure continuamente y a todas oras y no trayendo la justicia aconpañamiento de familia y ministros tanpoco anda deçente ni segura, y nada desto se puede haçer sin mucha haçienda, ni puede acaudalarla un alcalde sin que se la de Su magd. ni pedirla prestada sin faltar ygnominiosamente a su reputaçion y a las obligaciones de su ofiçio.

Los alcaldes, seguían diciendo, *haçen mas de lo que pueden en sustentar un caballo y ... padeçen mucha mortificaçion e yndecencia quando salen en el sin el luçimtº que fuera Raçon*, pues además de las inclemencias del tiempo, sufrían no poder ir como creían que se merecía su alto ministerio. A este respecto aseguraban que eran *muchas las contingencias en que para la administraçion de la mesma justicia es menester que los alcaldes anden en coche*, por ejemplo para ir a una prisión *que necesita de recato y de ministros que le acompañen para seguridad del preso*, menester al que no se podía ir a caballo, *ni habra alguaciles que le sigan*, quedando comprometida la eficacia de la operación. Lo mismo sucedía al ir a las casa de juego y otros recados en los que era necesario ir con sigilo y acompañamiento. Por todo ello, juzgaban los alcaldes que

*con andar a caballo en consursos y calles publicas quando su obligacion les daba tienpo para ello, cumplan con su obligacion y que el continuarlo a todas horas ni era posible por no tener mas de un caballo ni era decente por no tener con quien acompañarse*⁸².

⁸² AHN Consejos 7136/1. Con coche apresaron a Quevedo, por ejemplo, Pellicer, Avisos, p. 68.

Estos argumentos no debieron surtir efecto, pues fueron repetidas las órdenes de ir a caballo, aunque los intentos de los alcaldes de encocharse tampoco cesaron⁸³. El 17 de agosto de 1657 se volvió a comunicar al Consejo la orden del rey para que los alcaldes fueran siempre a caballo y no en coches, alguno de ellos de 4 mulas, en contravención de las repetidas órdenes. El 25 los alcaldes respondían en un memorial que

ninguno de los que ay oy en la sala piensa que a faltado en esto por mas que de ocho años que en ella no a avido tal orden y solo tenian entendido que la obligacion era en los Recivimientos del alcalde Viemes de quaresma en las cruces dias de toros en la plaça y los demas concursos grandes principalmente asistiendo V.M y esto se a echo con alguaciles a cavallo como es preciso para el lucimiento y lances que se pueden ofrecer que el alcalde solo no remediara.

La Sala había empezado a obedecer la nueva orden, *andando a cavallo todos*, pero representaba al rey los inconvenientes de semejante medida. El primero y menor reparo era *la cortedad de los gajes de la plaça* que imposibilitaba a la mayoría *para comprar y sustentar dos Cavallos y lacaios* necesarios para lo que habían de hacer cada día si tuvieran que *ir a cavallo por la mañana y tarde a la sala y a provincia y a los cinco repesos plaças Tavernas Cappillas y visitas de higlesias ospitales comedias urtos pendencias juegos y ordenes del presidente del Consejo*. Otro problema era la incomodidad de ir a caballo en invierno y verano y rondar por las noches. Pero *el ultimo y principal embaraço* era el que atañía al status de su oficio y a su estima social, mermados con la prohibición de encocharse, pues

se atrasa la execucion i autoridad del oficio andando siempre a Cavallo pues a las tasas de cassas ira el tasador regidor y escrivano cada uno en su coche o todos juntos en uno y el alcalde que a de llevar el mejor lugar a cavallo, si le llaman a un urto pendencia o desafio a qualquiera ora aunque se de tan buena maña que llegue a tiempo de ber los delinq.tes ni los puede prender ni escribir porque los ministros no queran ir a pie tras el Cavallo, si necesita traer un preso de Calidad no puede en el cavallo si el delito es de gravedad que conbiene no conozcan el preso ni aclame ni tome yglesia es preciso metelle en su Coche, si quiere hacer alguna prision esperando que benga el reo a su casa escondido con sus ministros mal lo ara a cavallo ni menos llevar a deposito o combento alguna señora que se ofrece muchas veces y el que

⁸³ S les volvió a mandar que fueran a caballo hacia 1649 como se deduce del comentario de 1657 de que *por mas que de ocho años ... no a avido tal orden*, AHN Consejos Leg. 7167/87.

sea el coche de quatro mulas le necesitan los alcaldes no porque le traigan los ministros de los Otros Consejos sino para lo mucho mas que tiene que hacer en el lugar y para las ordenes que se les dan muchas veces para que saquen diferentes personas del y que baian a hacer fuera otras dilijencias que se ofrecen y juzgavan que era fineça el tenellos para servir su plaça con puntualidad y decencia gastando en esto lo que les a quedado de sus patrimonios.

Los alcaldes añadían que se les venía encima un gran gasto *pues no pueden escusar los coches para sus familias ni allaran cavallos prestados mañana y tarde ni sera conveniente pedillos quien tiene tanta dependencia en lo criminal y civil.* El 28 de agosto el Consejo ponía el memorial en las reales manos manifestando que a pesar de sus argumentos *se guarde y execute la orden que esta dada por ser como es justa y conbeniente, y conforme a lo que se ha observado por lo pasado, y los del Consejo que an sido Alcaldes, dice que cada uno en su tiempo andubo a cavallo.* Para compensar esta decisión, proponían al rey que se les ayudara con la casa de aposento como estaba resuelto y *que VM les favorezca en todo para que con mas aliento cumplan con su obligacion y acudan a su ministerio que es de tanta ocupacion trabajo y cuidado.* El rey se mostró de acuerdo y pidió al Consejo que tuviera cuidado de que se ejecutara así⁸⁴, como se hizo, pues en agosto de 1658 se aseguraba que los alcaldes *andan a cavallo*, salvo el licenciado don Francisco de Quiñones, que era el más antiguo y *cuyos muchos achaques para no poderlo hacer son notorios a V. Magd y assi se sirbe de tolerarlo y en todo lo demas acude con la misma vigilança y continuacion que el mas moderno y mas moço*⁸⁵.

A la muerte de don Francisco de Quiñones ocupó la plaza de alcalde más antiguo don Vicente de Bañuelos. Esta plaza tenía varios privilegios, muy significativamente no ir apenas a caballo. El caso es que el 3 de enero de 1663 se recordó a los alcaldes que observaran en sus rondas y visitas *lo que disponen Las Reglas y ordenes dadas en que se comprehende andar a caballo preçisa y Regularmente y no en coches*⁸⁶. Este recordatorio, si no hubo más razones específicas, llevaron a Bañuelos a enderezar un memorial el 29 de enero en el que

⁸⁴ AHN Consejos Leg. 7167/87.

⁸⁵ AHN Consejos Leg. 7168/121.

⁸⁶ AHN Consejos Libro 1248, f. 31.

se quejaba de haber sido despojado de sus preeminencias⁸⁷. Lo que más destacaba en él era que no estaba obligado a *andar a caballo como los demas*, debiendo hacerlo solamente *los dias de la Visita general que ba por el consejo con todos los Alguaciles* y los días de publicación de pragmática. También era preeminencia *bolber en el coche con el presidente del consejo despues de la Consulta y asistille en la Junta de bentanas*. Alterar o cercenar estas costumbres, decía Bañuelos, era desalentar a quienes servían las plazas de alcaldes *que con la esperança de llegar a goçar estas preheminencias Padeçen lo que se tarda en dalles el asçenso que siempre les a corespondido*. Pero lo más importante, aseguraba, era el andar en coche, (sobre todo en su caso por estar enfermo)⁸⁸, un hecho que le separaba de sus colegas y que casi le igualaba a los consejeros y que no llegó a lograr, pues el Consejo, en ejecución de la orden del rey, ordenó que anduviera a caballo *como los demas Alcaldes*⁸⁹.

En años siguientes volvió a ordenarse que los alcaldes fueran a caballo en sus visitas y rondas, así en 1671, 1673 y 1677⁹⁰. El uso del coche mientras ejercían su oficio igualaba a los alcaldes con los consejeros que no estuvieron dispuestos a permitirlo. Pero siguieron intentando significarse con él. Todos ellos tenían coche, como se veía en la contabilización de 1684 y lo usaban ostentosamente, provocando cierto resentimiento social⁹¹. Sin embargo, desencocharlos no fue fácil⁹²

⁸⁷ Estas preeminencias consistían en no asistir a la capilla, ni a las visitas del Consejo los sábados por la tarde, ni a las comedias, no tener ronda, semaneria, cuartel ni provincia, ni salir a buscar pan fuera de la corte, aunque se gozaba de todo el salario. Privilegios todos que, a aun no estando ordenados por ley, *se an obserbado por costumbre ynmemorial* según decía Bañuelos y así, al convertirse uno en alcalde más antiguo, repartían los alguaciles la ronda que tenía a otro, de forma que a esta o a la comedia iban los alcaldes más recientes, cada uno con los alguaciles de su ronda y aquel se iba solo, AHN Consejos Leg. 7173/12.

⁸⁸ ... *que Yo Padezca la nota de que pr mis demeritos se alteren en la de andar a caballo y en las demas le obedecere y executare con el rendimtº que debo sintiendo solo que Pierda pr mi la plaça esta circunstancia que la haçia apetecible y allarme tan mal parado con Diez años que la e servido y granjeado en ella una sangre de espaldas que muchas veçes aun en coche me haçe yr la necesidad de cumplir con el ofiço y a caballo aunque quiera no me podre tener ni endereçar que mi obediencia me a de ocasionar mas faltas a lo Prinçipal del serbiço de la Plaça que conbeniencias se pueden seguir de que ande a caballo y no ay ejemplar de aberse dado esta horden a otro*, AHN Consejos Leg. 7173/12.

⁸⁹ AHN Consejos Leg. 7173/12.

⁹⁰ Véase AHN Libro 1256 f. 252; Libro 1258 f. 27 y Libro 1262, fs. 157-161.

⁹¹ En 1677 se decía que los Alcaldes *se portan con ostentación particularmente en Madrid; y aun en las demás partes, de coche de cuatro mulas, criados, casa grande, visitas y algunas sillas para*

y el problema continuó hasta el siglo XVIII⁹³.

2. 2. 2. Las restricciones de los coches de seis mulas

Uno de los más importantes aspectos de la reforma de los coches fue el intento de control del número de mulas y más tarde de los tiros largos a partir de los años 50. El uso de coches tirados por seis caballos era un privilegio real. Las primeras noticias de transgresiones de esta ley no escrita son de 1644, cuando el 2 de septiembre de ese año llegaba al Consejo de Castilla una consulta del de Estado en el que se daba cuenta de la queja del duque de Medinaceli, Antonio Juan Luis de la Cerda, de que la Audiencia del Sevilla le quería prohibir ir en coche de 6 mulas, un nuevo privilegio que se unía a otros que pretendía el duque, probablemente a raíz de su estancia como virrey en Valencia⁹⁴. A fin de recabar información, el Consejo escribió el día 6 a Juan de Santelices, Presidente de la Audiencia de Sevilla, que respondió el 13 con una jugosa carta.

Relataba en ella como los alcaldes de la Audiencia, de acuerdo a la orden que prohibía escribir contra ningún grande sin dar noticia a su cabeza, le habían informado que querían enviar recado al duque de Medinaceli para que dejara de traer coche de 6 mulas, paje a caballo detrás con manguilla en la forma que le llevaba su majestad, traer coche de 6 mulas con criados que llamaba coche de la cámara y salir la duquesa con coche de seis mulas y los cocheros descubiertos, hacer cárcel privada en su casa para su casa y familia a modo de bureo y decir en los papeles que escribía de palacio, *que todo esto tenia el lugar con escandalo y*

sus mujeres, cfr. R.I. Sánchez Ron, *Delincuencia y seguridad en el Madrid de Carlos II*, Tesis Doctoral, UCM, 1992, pp. 72-73.

⁹² El 20 de mayo de 1693 se debatía en el Consejo si se había de mandar que los alcaldes *anden siempre a Cavallo*, ordenándose que se ejecutara así, AHN Consejos Leg. 7148 s.f.

⁹³ La disposición de ir a caballo no se cumplía desde tiempo atrás según, C. de la Guardia, *Conflicto y reforma en el Madrid del siglo XVIII*, Madrid, 1993, pp. 55 y 73(n) y Varón Vallejo „Rondas de los Alcaldes...”, p. 153.

⁹⁴ El 22 de abril de 1641 el Consejo consultaba el escrito del rey del día 2 en el que el monarca les comunicaba que el duque de Medinaceli había presentado un memorial alegando haber sido despojado de ciertas prerrogativas. En consideración a su calidad y a que iba a servir de virrey a Valencia, había dicho el rey al Consejo que *es mi volunt.d que el Duque y su cassa goce de qualesquiera prerrogativas que fundadamente tocara y se permitieran a otra qualquiera cassa de Castilla*. Los consejeros contestaban que las pretensiones del duque eran prerrogativas y ceremonias reales prohibidas por ley desde 1480 (que los criados llevaran llave dorada, poner cortinas y recibirse con palio) y no se le podían conceder porque nadie las gozaba en Castilla salvo los reyes, AHN

como avia tantos que no consintirian diferencia sería ocasion de hazer algunas y que si el duque no lo excusase dicesse licencia para proceder contra el. Recordaba Santelices que al difunto duque de Veragua se le había quitado el coche, así como al nuevo y a otros señores que lo llevaban de seis mulas, *en observancia de la precativa y que eran mayores demostraciones las del duque, quando el tiempo y la Probinçia necesitaba de excusarlas y la gente no profesa reconocimien.to a nadie sino a S Md.* Para evitar conflictos, Santelices mandó que en lugar del escribano de cámara fuera el alguacil mayor, *que por caballero de sangre y respeto dispondria mejor la materia.* Llamó a don Juan de Góngora al que mandó que expresara de su parte al duque *el reparo y las justas causas del y pues no habia para tomar nadie lo qe es solo de los reyes lo excusara, pues asegurandose yo, ordenaria a los alcaldes excusasen las diligencias.* También le mandó que le dijera, dado el carácter del duque, que hacía esta diligencia por excusarle algún enfado con el alguacil mayor y con la Sala pero que le avisara

que mi advertencia era de amigo suyo de ministro del consejo que debe curar como padre y excusar algun lance en que se perdiere, pero que advirtiese que si no lo excusaba se le haria hacerlo sin disputas, ni remisiones, porque el Rey a de passar francamente sobre todos y se pasaria sobre el mas pesadamente que sobre un caballº, porque quanto mayor es su pretension y cassa, tanto mas se le abia de poner debajo del nombre del Rey, conque podra elejir lo que quisiesse suponiendo que esto seria exequitibo el mismo dia.

Don Juan de Góngora no lo tuvo fácil con el duque, que llegó a asegurarle *que si la sala le enbiara el recado se aventurara,* aunque, seguía relatando Santelices, después pareció dejar sus pretensiones y en varios encuentros que tuvieron nunca le dijo nada, aunque ponía al Consejo sobre aviso que en esta materia estaban garantizados los pleitos con el duque *porq le asiste esta passion tanto que no lo refiero*⁹⁵.

Consejos Leg. 7157/8.

⁹⁵ AHN Consejos Leg. 7157/43. Desconocemos la consulta del Consejo de Estado y la determinación que tomó el de Castilla a la vista de la carta de Santelices. En cualquier caso, no le faltaba razón a éste porque en fecha que ignoramos el duque fue delatado ante el Consejo de Castilla por llevar dos cocheros descubiertos, usar llaves doradas sus gentileshombres, ayudas de cámara y demás criados y tener cortina en la iglesia. Enderezó un memorial en el que recordaba que su casa tenía sangre real, mantenía que él no había introducido esos privilegios sino que los habían gozado siempre sus padres y aseguraba que los reyes antecesores tenían noticias de las tres ceremonias, RAH Pellicer, t. I, fs. 71-74.

Los intentos de controlar los excesos con las 6 mulas adquirieron sin embargo verdadera importancia a partir de 1650. A principios de enero de ese año, enviaba el rey al conde de Oropesa, capitán general del reino varias cartas, una para él mismo y otra para el arzobispo, a quien debía hacérsela llegar por el medio más discreto posible. En la destinada al conde le encarecía que vigilara y le amonestaba por la nueva *introduccion* del arzobispo, llevar los cocheros descubiertos, *de que si se me hubiera dado quentta a tiempo se la hubiese adbertido a su antecesor, pues no fuera raçon consentirselo sino evitarlo desde entonces*. Había que informar al arzobispo para que *se evitte la disonancia que haze ussar otros de lo que toca, particular y pribativamte a mis virreyes por la representacion ynmediatta de mi RI persona*. Por lo mismo había que prohibir las 6 mulas a los títulos y caballeros si no fueran a una gran distancia *de suerte que se bea la necesidad y no obstentacion o preheminencia, como qdº se ba al Grao o, a otra parte mas lejos que es lo que se platica aqui en Madrid*. En la carta destinada al arzobispo decía el rey que se había avisado al conde de Oropesa para que,

no permitiese que nadie llevase tiro de seis mulas en los coches por esa ciudad ni en los paseos publicos della, ni los cocheros descubiertos y con esta ocasion también os escribi por haver entendido que vuestro antecesor en esa mitra habia introducido llevar descubiertos sus cocheros, para que no continuaseis esta novedad y porque estos abusos han sido generales en mis reinos he mandado dar las ordenes convenientes para que se executen como vereis con la prematica que oy se publicara de que he querido avisaros para que lo tengais entendido y por la seguridad que me queda de que por vuestra parte se observaran mis reales ordenes con la atencion y celo que siempre he experimentado de que me doy por bien servido.

Parece ser que la pragmática no se publicó y la costumbre de las 6 mulas y los cocheros descubiertos se fue afianzando entre la nobleza local y el arzobispo hasta el extremo de que más tarde su prohibición estuvo a punto de costar disturbios populares. En agosto de 1653 se recordó al nuevo arzobispo la carta de 1650 y se le puso sobre aviso que dado el abuso generalizado, se iba a publicar pragmática sobre el uso de las 6 mulas⁹⁶. En diciembre, el virrey, duque de Montalto, escribía al monarca para que se aclararan los términos de la prohibición, para evitar todo esceso y *motivo de ruido* ya que los nobles y caballeros de la ciudad habían de

⁹⁶ BRAH, Salazar y Castro, K-11, f. 134, K-79, f. 318 y K-11 f. 135 respectivamente.

buscar la ocasión para hacer pública ostentación de su coches cuando regresaran del Grao. La pragmática prohibiendo las 6 mulas y los cocheros descubiertos fue dictada finalmente el 9 de enero de 1654 y el virrey comunicó su contenido al arzobispo que respondió se mantendría firme en lo que consideraba sus derechos (fr. Pedro de Urbina había sido virrey y capitán general del reino entre 1650 y 1652). El cabildo de la catedral decidió solidarizarse con el prelado que les aseguró estar dispuesto a *empeñar la mitra y suspender las limosnas*. Mientras, el cabildo pedía el apoyo de los tres estamentos para el arzobispo, las parroquias se unían a las comisiones creadas para revocar la pragmática y caballeros y nobleza pasaban por el palacio arzobispal para mostrar su adhesión al prelado. Ante el cariz que tomaban los acontecimientos, Montalto envió al obispo de Vich para que convenciera de forma particular al arzobispo de que no saliera a la calle a fin de evitar que el pueblo organizara algaradas en su apoyo. El 27 de enero los tres estamentos escribían al monarca informando del estado de ánimo de la ciudad y el 24 de febrero el rey mandaba sendas cartas al virrey y al arzobispo para que se cumpliera la pragmática sin dilación y en la forma en que fue dictada, como parece haber sucedido en adelante⁹⁷.

También en Madrid fue prohibido a principios de 1653 el uso en la corte de coches con 6 mulas. Incluso para salir *para hacer jornada*, cuando era habitual llevar tantos animales, se debían conducir las mulas fuera de la corte, *para ponerlas en saliendo della*, debiendo quitarse nuevamente a la vuelta, bajo pena de perdimiento del coche y las mulas y de 50.000 mrs.⁹⁸. El 21 de noviembre de 1654 Barrionuevo informaba que el Consejo había estado encerrado varios días tratando entre otras cosas de la reforma de los coches de 6 mulas⁹⁹. Poco a poco, los coches de seis mulas, una forma de ostentación extraordinaria, como los tiros largos, se fueron imponiendo en la corte, especialmente a partir de la muerte de Felipe IV¹⁰⁰. El

⁹⁷ V. Ferrán Salvador, "La pragmática de las mulas", *Saïtabi*, 5, 1944, pp. 5-18.

⁹⁸ AHN Consejos Libro 1238 f. 119.

⁹⁹ Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 82. De reformar el tema de las mulas de coches se volvió a hablar en julio de 1655, aunque Barrionuevo no especificaba si la reforma era por las mulas o por su número. En cualquier caso, en agosto volvía a informar que se estaba arbitrando prohibir llevar 4 mulas en los coches, *si no fuera grande o arzobispo*, *ibidem*, pp. 166 y 177.

¹⁰⁰ Prueba de ello son los testimonios de viajeros extranjeros, que traían peregrinas justificaciones de la costumbre. Brunel decía en 1665 que el primero de mayo vió paseando muchas carrozas,

periodo que se abrió a partir de entonces fue propicio para cuestionar en lo simbólico el papel de la reina y aun del rey niño. Junto a las campañas de desprestigio a través de panfletos y rumores que sufrieron Mariana y sus validos¹⁰¹, el uso de coches con tiros de 6 mulas y otros excesos en la decoración de los carruajes debe ser considerado como una forma de cuestionamiento del ejercicio del poder, especialmente en los años críticos de 1668-1677, además como un producto típico de la competencia suntuaria, que explica en parte su larga vigencia.

La prohibición de 1653 fue repetida con frecuencia, así en junio y julio de 1668, se ordenaba a la Sala que vigilara su cumplimiento y se mandó al Consejo que recordara por medios eficaces a cardenales y embajadores la prohibición, que habían observado mientras vivió el rey, pero que desobedecían en los últimos tiempos¹⁰². En abril de 1670 se añadían a las penas cuatro años de galeras para el

las unas van tiradas por cuatro mulas, y si son de grandes o duques, las mulas de delante van sujetas con largas cuerdas, y hay un postillón. Las otras llevan seis, y entonces juzgan que son grandes y poderosos señores, aunque no les sea permitido usar de esa magnificencia más que fuera de la villa, a causa de que, habiéndose un día introducido en Madrid, representaron al rey, que hallaba poca gente en el paseo, que era tanta la vanidad, que los que no tenían medios para ir allá con seis mulas, se abstendrían de ir para no aparecer con tiros menores que aquellos con los que se querían igualar. Eso hizo que se prohibiesen las carrozas con seis mulas.

Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 263 y 279. La condesa de Aulnoy decía que sólo grandes señores y titulados pueden servirse, dentro de la ciudad, de cuatro mulas y tiros largos para sus coches y añadía que si alguien de humilde condición quisiera infringir tal privilegio, por muy enriquecido que fuese, tendría que sufrir en la calle la vergüenza de ver cortar los tiros, y por añadidura, le obligarían a satisfacer una multa cuantiosa. Aseguraba también que no basta ser rico si no se es noble. Solo el Rey puede lucir seis mulas en su carroza y en las carrozas de su acompañamiento, pero fuera de la villa, cualquiera puede usar tiro de seis caballos, Condesa de Aulnoy, *Viaje por España...*, t. I, pp. 171-172. De los tiros largos decía que eran muy incómodos porque los caballos ocupan mucho sitio, lo cual hace que se estorben unos a otros, *ibidem*, p. 212. Un viajero anónimo aseguraba hacia 1670 que,

Sólo las gentes del vulgo llevan dos mulas en sus carrozas, y un poco antes de nuestra llegada a Madrid, las personas de calidad ponían hasta doce y más, lo que producía grandes dificultades, porque sus tiros de cuerdas son muy largos y ocupan mucho espacio. Lo que ha dado lugar a reformar esa costumbre es que dos grandes de España, habiendo sido desterrados algún tiempo y habiendo sido vueltos a llamar a la corte, hicieron poner un número tan grande de mulas en su carroza, que apenas habían entrado por la puerta de la ciudad cuando las de delante habían ya entrado en la puerta del palacio, en donde, embarazándose con otras, produjeron tal desorden por la querella que de eso sobrevino que hubo hasta varios hombres muertos.

Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 484. Juan Bautista Labat que visitó España en 1705 y 1706, decía que los tirantes de los caballos son de cuerda y en su longitud consisten la magnificencia y la cualidad de sus amos. Si esa fuera la costumbre de París, creo que dos carrozas de seis caballos no podrían ocupar ocupar de un extremo a otro el Puente Nuevo, *ibidem*, p. 522.

¹⁰¹ Véase M^a Victoria López-Cordón, "Mujer poder y apariencia o las vicisitudes de una regencia", *Studia Histórica. Historia Moderna*, 19, 1998, pp. 49-66.

¹⁰² AHN Consejos Libro 1253, fs. 138-140 y AHN Consejos Leg. 7178/49. El 30 de junio la reina ordenó que los secretarios de Estado dieran recado de su parte a Cardenales, Nuncio, y

cochero que contraviniera la ley¹⁰³. En febrero de 1671 se declaraba que el Prado de San Jerónimo desde la puerta de Recoletos a la de Atocha por donde bajaba el arroyo y desde la puerta de Alcalá adentro, quedaban comprendidos en la prohibición¹⁰⁴. De nuevo se volvió a la carga en julio de 1674, para *que se ataje la relajacion*, encargando al Consejo que se ejecutaran las penas, pregonándose en agosto¹⁰⁵. Al año siguiente, en julio, se repetía de nuevo¹⁰⁶. Parece que en los años siguientes cesó un poco la presión, -no olvidemos que en 1678 se prohibió el uso de mulas en los coches, aunque sin éxito- pero a fines de la década los intentos de destacar con los coches volvían a la corte renovadamente, entonces con los tiros largos. Así, en julio de 1679 el rey resolvía que convenía poner *remedio eficaz en el exceso de los tirantes largos* ordenando que se viera el tema en el Consejo y se le consultara que convendría ordenar¹⁰⁷. La vuelta atrás, al menos en parte, en la pragmática de 1678 que prohibía las mulas trajo a la palestra nuevamente el uso de coches con 6 de ellas, de lo que el rey se quejaba en noviembre de 1681 y en noviembre de 1684, cuando decía tener entendido *que ay mucha relajacion en esto tanto que hasta la mesma plaza de Palacio ha llegado alguno*, pidiéndose se ordenara a la Sala de alcaldes que controlara la cuestión. En febrero y abril de 1687 se repetía el bando de agosto de 1674 delimitándose claramente por que zonas no podían andar coches de 6 tiros, porque los límites en torno a la ciudad se transgredían con frecuencia aduciendo ignorancia¹⁰⁸. La trasgresión era tal que la prohibición se acabó incluyendo en la pragmática de 1691¹⁰⁹, aunque ello no

embaxadores, haciendoles saver, que me dare por servida de que no usen de seis mulas dentro de la Corte, AGS Estado Leg. 4128, s.f.

¹⁰³ AHN Consejos Libro 1255, fs. 52 y 53.

¹⁰⁴ Se decía al Presidente del Consejo que se castigara a los infractores para *escarmiento y ejemplar para los demas*, AHN Consejos 7181/112. El pregón en AHN Consejos Libro 1256 f. 19.

¹⁰⁵ AHN Consejos Libro 1259 f. 205v-206r.

¹⁰⁶ AHN Consejos Libro 1260 f. 140. La reina hacía saber el 14 de julio al presidente del Consejo que se advirtiera a los ministros que el Prado *esta dentro de las Puertas de Madrid* y que se decía que muchos entraban en Madrid con las 6 mulas y que otros iban desde la puerta de San Joaquín atravesando todo aquel barrio hasta bajar al río, AHN Consejos Leg. 51438/1

¹⁰⁷ AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁰⁸ AHN Consejos Libro 1266, f. 234 y AHN Consejos Leg. 7194/ 320, Libro 1269, f. 309 y Libro 1272, fs. 49, 51-52 y 90 respectivamente.

¹⁰⁹ Se prohibía traer 6 mulas o caballos en los coches *dentro de la Corte, y cercas desta Villa*. Al salir fuera de la corte no se podían poner las dos mulas sobrantes detrás de los coches, sino que

pareció terminar con la costumbre como se ve por las quejas del monarca en años sucesivos, así en marzo y octubre de 1693 y en 1694¹¹⁰.

Por estos datos y por algunas denuncias parece que el momento álgido de control de la prohibición tuvo lugar poco después de 1670¹¹¹. En enero de 1673 dos alcaldes abordaron en la calle Mayor un coche con 6 mulas y dos cocheros en el que iba el abad de Salas y cinco o seis religiosos. El abad aseguró que tenía *orden expresa* del marqués de Castelarodrigo para ello, por lo que el Consejo proponía a la reina que se prohibiera a los coches de la caballeriza real ir por la corte con 6 mulas *sino es en caso que vayan acompañando la rreal persona de VM por el inconveniente que tiene de que sin conocerlos se de mal exemplar a los demas*¹¹². En 1674 hubo varios conflictos con embajadores. El 26 de enero se paseó por la plaza de la Encarnación el coche de 6 mulas del embajador de Alemania, venido nuevamente a la corte. Aunque el Consejo manifestaba el 29 de enero que había que avisar al embajador para que cesara en ese uso, en septiembre seguía yendo con 6 animales¹¹³. En noviembre se notificó al Nuncio y a los embajadores de Venecia e Inglaterra que no fueran en coche de 6 mulas, pero el de Alemania, repetía su intento alegando que estos lo hacían. El embajador inglés respondió que el no había usado nunca coche con ese tiro y que cumplía de grado las ordenes reales¹¹⁴. El 10 de diciembre el consejo de Estado ponía otra vez a la reina al corriente de lo sucedido y se proponía que el duque de Alburquerque mostrara al embajador de Alemania el papel escrito por el inglés

debían salir primero a esperar a sus dueños fuera de ella a las puertas por donde huvieren de salir al campo. Ni siquiera para ir de viaje era permitido a nadie llevar las dos mulas detras de los coches por las calles, BNM R 23879 (26) fs. 4v y 5r.

¹¹⁰ AHN Consejos Libro 1278, fs. 117-118 y 406 y Libro 1279 f. 441.

¹¹¹ Aunque hubiera habido denuncias anteriores, véase el caso en 1668 de don Martín de Saavedra, denunciado falsamente por los alguaciles, AHN Consejos Libro 1254, f. 198.

¹¹² AHN Consejos Leg. 7180/ 50. En abril de ese año, don Gonzalo Flores Pereda, daba poder a un procurador para que le defendiera en la causa contra el fulminada por haber entrado en el Prado con coche con seis mulas, Jesús Bravo Lozano, „Don Francisco de Horcasitas. Las posibilidades de Madrid a fines del siglo XVII“, *Estudios de historia social*, 36-37, 1986, p. 519.

¹¹³ AHN Consejos Leg. 7107/125 y 129.

¹¹⁴ El 30 de noviembre se había informado por carta al embajador inglés de que había llegado a oídos de la reina que usaba coche de 6 mulas para salir de su casa al campo y que ya se le había advertido no lo hiciera. El 2 de diciembre respondía *que en mi vida me acuerdo aver usado se seys mulas en el Coche de mi Casa al Campo; ni jamas Persona alguna me ha hecho la menor insinuacion por escrito o de palabra acerca deste particular* añadiendo que lo que fuera de real agrado *me sera siempre Ley y Precepto inviolable*, AGS Estado Leg. 3955, s.f..

para que convençido de no ser çierto este exemplar, se conformara con la orden dada, debiéndose advertirle que de continuar se expondra a que la Justiçia obre conforme las resoluciones y ordenes que tiene de VMgd para la observançia de ellas. La reina contestaba que Albuquerque podía informar al embajador de Alemania de que el de Inglaterra *no solo esta llano en no usar de seis mulas, sino que decía que nunca las había llevado dentro de Madrid, de forma que él podía también dejar de hacerlo*¹¹⁵. Aunque es evidente que la minoría de edad del rey y el gobierno de la reina doña Mariana y sus execrados validos facilitaron el asalto a estos símbolos de la preeminencia real, el problema de la competencia suntuaria alcanzó otros aspectos y se produjo en otros ámbitos urbanos distintos de la corte¹¹⁶.

2. 2. 3. Nuevas formas en la restricción del uso y la decoración de los vehículos

Entre los años 1640-1700 proliferaron otros intentos de diversos elementos sociales por subir al coche o por diferenciarse a través de su uso, provocando respuestas más o menos organizadas para impedirlo o denunciarlo como sucedió en otras cortes¹¹⁷. Aunque abundaron los intentos para disminuir el lujo de los coches y para desencochar a alguno de aquellos elementos, ninguno alcanzó el

¹¹⁵ AGS Estado Leg. 3955, s.f..

¹¹⁶ En Cádiz el gobernador hizo quitar en 1688 los tiros largos de su coche a Juan de Villavicencio, el magnate del lugar, por no cumplimentarle debidamente, Manuel Bustos Rodríguez, *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II. (Las memorias de Raimundo de Lantery. 1673-1700)*, Cádiz, 1983, p. 259. El 7 de septiembre de 1694 se veía en el Consejo el informe del gobernador de Cádiz en el que decía que Villavicencio traía dos cocheros siéndole respondido que mientras se tomaba otra decisión no se le permitiera. El 15 de octubre de 1694 por carta del gobernador de Cádiz, se informaba de que allí habían salido con tirantes largos mucha gente. A Villavicencio le había sido embargado entretanto el coche y se ordenaba desembargarle, AHN Consejos Leg. 7148 (libro sin signatura ni foliación).

¹¹⁷ En Francia en 1650 se prohibía que los carruajes de alquiler transportaran pajes, lacayos, soldados o artesanos, José D. Monar, *Los cocheros*, p. 25. En Amsterdam se prohibió en 1663 el alquiler de coches porque dañaban las calles de la ciudad, W. Treue, *Achse, Rad und Wagen...*, p. 224. Sin embargo, en Londres aumentaron por estas fechas. Hacia 1650 coches y literas de alquiler alcanzaban la cifra de 300. Una ley de 1652 limitó su número a 200 ejemplares, pero dos años más tarde se permitieron hasta 300 y en 1661 se añadieron 100 más. Tras el gran incendio de 1666, el tránsito de coches se vio facilitado debido a la construcción de calles más amplias y la cifra de coches de alquiler permitidos llegó en 1694 a 700, alcanzándose los 800 en 1715 y los 1.000 en 1771, Erik Eckermann, "Hackney Coach, Hansom Cab und Growler....", p. 114.

éxito suficiente, de modo que el volumen de las críticas a los encochados aumentó en este tiempo.

El impulso reformista de los primeros años 1640 condujo a intentar controlar a los usuarios del coche y su conducta pública¹¹⁸, pero las medidas más importantes fueron aquellas que, en la línea de la prohibición de las 6 mulas en los coches, profundizaban en el control del lujo de los carruajes y trataban de disminuir las posibilidades de diferenciación social a trabes de estos, aunque tampoco faltaron las medidas tendentes a cortar con innovaciones en la etiqueta, que se produjeron a lo largo de todo el periodo¹¹⁹. Entre aquellos que quisieron significarse con el uso del coche además de nobles y eclesiásticos¹²⁰, destacaron especialmente embajadores y consejeros. Los primeros intentaban *cada día novedades*, como se decía en una consulta del 14 de marzo de 1648. Además de las fechorías de sus criados, ellos mismos habían pretendido el año anterior poner sus coches en el lugar que ocupaba el del Presidente del Consejo cuando subía a la consulta, *no contentandose con que el coche les dexe libre toda la puerta de el patio principal para apearse, sobre esto*

¹¹⁸ En 1640 el príncipe de Butera daba *muy grande escandalo con Doña Manuela de Alarcon mujer libre y de pocas obligaciones* llevándola en coche al Prado *con gran nota*. El Consejo decidió que la mujer fuera trasladada al convento de San Juan de la Penitencia de Alcalá, AHN Consejos Leg. 7146 s.f. Ignoramos la causa por la que en 1656 se embargó el coche al secretario de la Junta de Obras y Bosques Francisco Manzano, embargo cuya suspensión pedía la Cámara, AHN Consejos Leg. 13207-4. Otras noticias amplían estos datos, en junio de 1658 andaban *alcaldes por el Prado tardes y noches, estorbando los festejos de hombres y mujeres y abordos de coches, de orden del Rey, por excusar pendencias que de esto suceden ordinariamente*, Barrionuevo, Avisos, BAE, 222, *passim*.

¹¹⁹ A comienzos de 1642 se produjo en Zaragoza un encuentro entre el marques de Tavera virrey de Aragón y el Justicia mayor del reino sobre el parar los coches, porque el Justicia pretendía que no se le debía parar al virrey. Este, saliendo un día de su casa dio orden a los de su guarda que, encontrando el coche del Justicia, hiciesen parar los cocheros, pero estos no obedecieron, entonces, sacó el virrey el cuerpo por el estribo y los mandó parar, pero en vez de hacerlo los del Justicia, pararon los suyos creyendo que la orden era para ellos, con que el coche del Justicia anduvo y el del virrey se quedó quieto. En agosto de 1649 yendo el Presidente de Castilla a devolver la visita al cardenal Borja no dejó el portero entrar el coche dentro del portal, diciendo que tenía orden particular para ello. El Presidente se dio la vuelta sin querer cumplir los tres recados que le había enviado el Cardenal, culpando al portero, Pellicer, Avisos, pp. 134 y 340. Problemas de este estilo continuaron años después, en diciembre de 1687 se contaba que el marqués de Malpica estaba desterrado a 50 leguas de Madrid porque el DIA de la primera audiencia de la embajada de Moscovia quiso entrar en carroza en el patio de palacio y como la Guardia Real se opusiera maltratando a su cochero, bajó él en persona, espada en mano e hirió a un arquero, irritando mucho esta acción al rey cuando lo supo, P. A. de Baviera y G. Maura Gamazo, "Documentos inéditos referentes....", BRAH, vol. LXXXVI, 1925, p. 210. El marqués de Montalto en carta a don Pedro Ronquillo, escribía que al tratar de desembarazar la guarda el acceso a la plaza de palacio estorbaba un coche del marqués y al ir un soldado a despejarlo le dieron una cuchillada, también decía que el rey en persona vio el suceso, CODOIN, 79, p. 421.

¹²⁰ Los prebendados del cabildo sevillano disfrutaban de la facultad de andar en coche aunque no lo tuvieran –como antes con mula– como atestigua documentación de 1621-1693, ACS, Secc. IX

hiçieron gran ruido perdiendo el respeto que se deve tener a la casa real, y ultrajando los porteros de palacio. El rey les comunicó mediante el mayordomo de semana que *escusasen estas diferencias.* Esta cuaresma habían repetido el mismo atentado los embajadores de Alemania y Venecia, queriendo que el coche del Presidente les cediera el lugar, con el agravante de que se había vuelto costumbre que los cocheros de los embajadores en lugar de sacar los coches a la plaza de palacio al apearse sus amos, los dejaban en el zaguán impidiendo totalmente salir a los del Consejo a tomar los suyos. El Consejo manifestaba que *porque puede suceder alguna revolución que no sea fácil de sosegar, se servira VM de repetir las ordenes dadas sobre esto* mandando se dijera a los embajadores que excusaran esta novedad y que no se había de permitir *que el ministro que le representa tan inmediatamente aia de çeder a ninguno otro en su casa y corte.* El rey pidió ser informado *con particularidad* de los excesos de los criados de los embajadores para advertirles *que se contengan en sus limites como es razon* y sobre los coches dijo que quedaba *mirando y tomando informes de lo que por lo pasado se ha estilado para ordenar lo que convenga*¹²¹. Los consejeros también fueron amonestados en 1659 por dejar el caballo para ir a besar la mano del rey en coche, practica que no fue tolerada por el monarca¹²².

Junto a estas medidas dictadas contra quienes querían diferenciarse gracias a nuevos usos del coche, predominaron las que trataron de cercenar las decoraciones excesivas de los vehículos, un mal que pareció no conocer freno a lo

C. 62 nº 34 doc. 6.

¹²¹ AHN Consejos 7136/1.

¹²² En 1659 el rey ordenaba al presidente del Consejo que en la siguiente pascua de Navidad se observara la costumbre de que los Consejos fuesen a caballo al ir a besar su mano. El Consejo respondía que ningún ministro los tenía porque habían servido con ellos al principio de la guerra de Cataluña y no habían comprado otros porque muchos *no tienen con que*, de forma que les era forzoso tener coche de mulas para acudir a las obligaciones de su oficio. Además, debido a la saca de tantos caballos para el ejercito *son muy pocos los que han quedado en el reino y estos los tienen los señores y caballeros ricos a quien no es licito pedirselos prestados.* Los caballos que quedaban no eran bastantes *para tantos como han menester los consejos de vm y los ministros que suelen acompañarlos, concurriendo todos como concurren a un mismo tiempo a besar la mano de vm.* Además, gran parte de los caballos que había no podían servir en estas ocasiones sin indecencia y peligro de ministros que por su edad y achaques no podían montar en animales *no conocidos ni seguros como en algunas ocasiones se ha experimentado.* Poco pareció impresionarse el rey con la perorata del Consejo pues contestó que convenía *volver a resucitar una cossa de tanto lucimiento y hecha siempre, y assi se executara desde esta Navidad lo q tengo resuelto*, AHN Consejo 7136/3. En parecida línea, en 1679 los jurados valencianos fueron el día de Pascua a besar la mano del virrey *en coches, cosa inusitada*, Joaquín Aierdi, *Dietari. Notícies de València i son regne, de 1661 a 1664 i de 1667 a 1679*, edición de V. Josep Escartí, Barcelona, 1999, p. 424.

largo de la segunda mitad del siglo, por parte de la nobleza¹²³, los eclesiásticos¹²⁴,

¹²³ La ostentación de los carruajes de la nobleza no dejó de ser notada, de hecho era la norma. Así llamaba la atención que la duquesa de Medina de Rioseco, fuera en 1638 a Atocha *con tanta humildad como devoción en un coche de dos mulas, con una sola dueña en el estribo y un criado a caballo*, Jesuitas, *Cartas*, vol. III, pp. 24-25. Por el contrario, la mayor parte de las noticias sobre los carruajes de la nobleza hablan de un lujo excesivo. En 1642 se comentaba el del hijo del conde-duque, Enrique de Guzmán, de quien se criticaba *la ostentación que pasea y vive con su coche de cuatro mulas de respeto*, Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 233. El duque de Medina de las Torres regalaba en 1643 a la esposa de su hijo un regalo por valor de 30.000 ducados y en el que entre otras cosas había, *una carroza con cuatro mulas, y una litera con dos machos (las telas de la carroza y litera son de oro); seis caballos napolitanos hermosísimos; dos hacaneas; dos mulas de regalo*, Jesuitas, *Cartas*, vol V, p. 28. En 1647 cuando se condenó al Almirante *en mucha cantidad de dinero*, porque el día de la Magdalena había paseado,

en una carroza que ha traído de Napoles muy grande, verde, como aquellas que traía el Duque, mi señor, que está en gloria, dos tiros a seis mulas, y con las tales 12 bajó al río, y 20 caballeros con él, que todos cabían en la carroza y una mesa en medio con grande merienda; y el río como tenía tan poca agua y las ruedas del coche eran tan bajas, en medio entrando, encalló en la arena sin poderla menear las tales 12 mulas, de forma que les metieron caballos para salir los tales, y se les aguló la fiesta, y para que lo fuese menos subió el Rey que iba por el río en un coche ..., de forma que causó mucha risa; y le han condenado, aunque le disculpan muchos por la novedad y ser tan mozo.

Jesuitas, *Cartas*, vol. VII, pp. 75-76. Kamen señaló la debilidad de los grandes en gastar gran dinero en el adorno de los coches y como varias leyes suntuarias trataron de reprimir esta extravagancia, *La España de Carlos II*, Barcelona, 1981, p. 401. Los avisos de la época están llenos de noticias de esta índole, porque la exhibición de los coches aumentó a partir de entonces de grado. En 1655, para las bodas del príncipe de Astillano con la Casa de Alba, llegaron a la corte 3 coches uno de ellos *todo de plata la madera, bordado sobre carmesí de lo mismo*, junto a otros dos uno verde y otro azul y tres tiros de a 7 caballos napolitanos, coches valorados en 20.000 ducados cada uno. En 1656, en la boda del conde de Luna con la hija del de Alba de Liste, salió *la mejor carroza que jamás hasta ahora ha rodado en Madrid*. Ese mismo año, de la boda del hijo del conde de la Rivilla y la hija de la duquesa de Frías, se decía que *la ostentación fue grande de libreas, coche y aparato de casa, no teniendo ni unos ni otros un real*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, pp. 201 y 214 y 300 y 307. En octubre de 1656 entró en palacio una hija del marques de Almenara, nieta de Orani, por dama de la reina. La acompañó toda la corte a caballo y *llevo la duquesa del Infantado a su mano derecha en una carroza riquísima que trajo de Sicilia*. En 1658 se comentaba que había llegado a la corte el carruaje y la caballería del duque del Infantado. *Es cosa mucha lo que trae de todo*, decía Barrionuevo, y que al de Osuna le había dejado 3 carrozas y un tiro de 6 caballos presentados, *ibidem*, BAE, 222, pp. 9 y 142. En 1656 se envió al barón de Totavilla, que dirigía el ejército contra los portugueses, una silla de mano para su mujer bordada de coral y oro sobre terciopelo azul, *cosa rica, curiosa y de mucho primor, que se dice usa regalarse y presentarse cada día entre los generales unos a otros, sin que en esto se les ponga nota, límite ni tasa*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 312. En 1687 hubo gran lucimiento en la boda del duque de Niebla con la hija del duque de Pastrana y *la novedad de haber sacado el coche y silla guarnecidos de vidrio, muy primorosamente, ocasiono muchísimo concurso en las calles*, como contaba el duque de Montalto a don Pedro Ronquillo, CODOIN, 79, p. 409 (Se escribió al efecto una anónima *Relacion y curioso Romance en que se da cuenta de la Grandeza con que se celebró la Boda del Excelentísimo Señor Conde de Niebla. Los Titulos, y Grandes que asistieron. El Grande aparato que hubo: Ricas Libreas, Carroza, y Silla*, Alenda y Mira, *Relaciones*, pp. 432-433). Entre las sillas de mano más antiguas conservadas se encuentra la que perteneció a la Electora Maria Antonia, construida en torno a 1684-1685, (MNYM Inv. 3), véase R. Wackernagel (Hrsg.), *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, vol. II, pp. 100-103 y vol. I, pp. 78-81.

El marqués de Varinas denunció en 1689 al presidente de la Casa de Contratación, conde de la Calzada, por su ritmo de gastos superior a su condición e ingresos, asegurando que estaba *escandalizando al mundo, con 24 mulas en su cavalleriza, 4 cavallos, 3 coches...*, cfr. Kamen, *La España...*, p. 377. En fin, en 1694, la marquesa de Gudannes informaba del matrimonio del duque de Osuna con la hija de la duquesa de Frías y sus excesos en los gastos, que eran como ella misma

los ministros¹²⁵, los embajadores¹²⁶, etc. Estas medidas, sin embargo, no siempre fueron consecuentes. En 1659 se recordaba el capítulo de la pragmática de 11 de septiembre de 1657 sobre la reforma de trajes y vestidos que había prohibido se hicieran

coches, Literas, ni sillas de manos vordados, ni de plata, ni de seda, ni aforrado en brocado, ni tela de oro ni de pt^a, ni de seda alguna, ni con franxas ni trençillas, ni otra guarnicion alguna de puntas de oro ni de plata, y que no se pudiesen haçer pespuntados aunque fuesen de Vaquetas ni cordovanes y que solo pudiesen llevar la clavaçon dorada, prohiendo que los juegos de los coches no se dorasen y ansimismo se prohivio que las cubiertas de los dhos Coches y Literas y sillas, no puedan ser de seda alguna ni las guarniciones de los cavallos mulas y machos.

decía magnificencias que caen en el ridículo, como cierta carroza casi toda de plata, tan pesada, que los caballos no la pueden arrastrar, y otras treinta carrozas de todas las maneras, Mercadal, Viajes, vol. IV, p. 384.

¹²⁴ En 1655 el Nuncio sorprendía por el enorme aparato con coches y libreas y otros gastos en su recepción de palacio. En otra ocasión, yendo a Torrejón llevó una carrocilla nueva tirada de 6 mulas que le costaron 3500 ducados, Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, pp. 143 y 172.

¹²⁵ En 1655 se decía que Vicente Bañuelos, espía mayor, iba por la corte en un coche muy bueno con cuatro mulas blancas y dos cocheros, tan despacio, que parece a la Tarasca, Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, 205. En febrero de 1666 don Antonio Canseco, abogado del Consejo de Castilla, andaba por la corte en un coche con borlas y se había paseado con él el día de San Blas, prohibiéndoselo en adelante bajo pena de 500 ducados, AHN Consejos Libro 1251 f. 44. El ansia de aparentar con el coche llevó a más de uno a imitar los del rey. En 1656 don Antonio de Contreras se había hecho un coche del mismo modo, color, labor y pespunte y todo lo demás ello por ello que el del Rey, el presidente de Castilla le preguntaba si le propio monarca se lo había dado y el otro contestaba avisado que tenía un caballerizo tan loco que muchas veces me hace salir de quicio y hacer lo que no quisiera y Barrionuevo remataba la noticia comentando, pero el se pasea en su coche, que es bravo. Un par de años más tarde, en mayo de 1658, don Juan de Góngora sacó un coche nuevo de la misma manera que el del Rey, y aunque le acompañaron los del Consejo, nadie iba en la popa, sino él con muchos lacayos y caballerizo a caballo. En junio, fue Góngora a ver al valido en su coche nuevo que le había costado 2000 ducados y un lacayo de don Luis le dijo al cochero: "Tu amo viene a echar a perder al mio, y luego el mio va a echar a perder al Rey, y el Rey nos echa a perder a todos", Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, pp. 293 y BAE, 222, pp. 186 y 191. Véanse denuncias de oidores, alcaldes de corte, secretarios y escribanos de los Consejos y en general ministros que no eran muy superiores, en capítulo 7 § 3. 1.

¹²⁶ El barón Novelli, enviado extraordinario de Juan Guillermo el elector palatino, escribía a este en agosto de 1691 asegurando que no podía hacer un recorte de sus gastos. Las 8 mulas eran necesarias en las funciones publicas, a las que había de concurrir con 2 carrozas por el decoro debido. Mas interesantemente, Enrique Wiser, Secretario extraordinario de la reina, escribía en marzo de 1692 a la emperatriz comentando que le acusaban de abusar de la bondad de la reina, por ejemplo, usando coche de 4 mulas como los Grandes. El se defendía, replicando que el coche de 4 mulas lo usaba en Madrid todo el mundo salvo los comerciantes y los menestrales y que era el que correspondía a los Secretarios. Había de confesar no obstante, que recién llegado e ignorante aun de las costumbres, como sus mulas estaban mal domadas, las enganchó con tiros largos e hizo que un cochero montase en una de las delanteras, pero en cuanto le vio don Manuel de Lira, le advirtió que eso no era uso entre Secretarios que no fuesen títulos de Castilla, y que el mismo no lo usaba, de forma que se apresuró a cambiar el tiro del coche y desde entonces había pasado un año, P. A. de Baviera y G. Maura Gamazo, "Documentos inéditos referentes....", BRAH, vol. LXXXVIII, 1926, pp. 260 y vol. XCI, 1927, pp. 37-38.

Se habían dado dos años de termino para usar esos vehículos, pasados los cuales quedaba prohibido su uso a sus dueños, pero el Consejo era de opinión que esos dos años se volvieran a prorrogar *p^a que se eviten los gastos quees forçoso se agan con nuevos coches sillas y Literas*, aunque quedara en su fuerza la prohibición de hacerse vehículos nuevos¹²⁷. La prohibición de construir más coches de determinado nivel de lujo pretendía precisamente que no aumentaran estos, so color de impedir nuevos gastos, mientras permanecían los que ya había¹²⁸. En esa línea de restricciones al lujo de los coches se rumoreó a principios de 1662 que se esperaban grandes pragmáticas que se publicarían en breve¹²⁹, pero no parece que salieran. También el 4 de agosto de 1667, la reina escribía al presidente del Consejo sobre los excesos en los gastos y la necesidad de llevar a cabo reformas entre otras cosas, en el asunto de los coches¹³⁰. Intentos de desencochar a los advenedizos, que parecen no haber llegado a buen puerto, tampoco habían faltado, como los que tuvieron lugar a lo largo de 1655. En agosto se decía que se había notificado a los dueños de coches que

*comparezcan en la Sala de Alcaldes, excepto los ministros, que en llegando aqui es Noli me tangere. La verdad es que en parte tienen razón se pasen con su salpimienta porque no hay hombre, por humilde que sea, ni de más bajo trato, que no ande encochado, porque tiene dinero, que es el todopoderoso*¹³¹.

¹²⁷ AHN Consejos Leg. 7255/ 95.

¹²⁸ Se decía que en las calles de Madrid *los coches pobres se disimulaban junto a los ricos y al lado de vistósísimas carrozas pasaban las que eran jurisdicción ya casi de los cocheros*, Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, 1646, edición de M.S. Arredondo, Madrid, 1996. pp. 118-119.

¹²⁹ ... *ordénanse a reformas de trajes y de coches; que los oficiales no vistan sedas, y que ninguno que no sea señor o presidente de Consejo lleve más de dos mulas en su coche; que los que rodaren, de cualquier dueño que sea, paguen el empedrado de las calles, pues ellos las desempiedran, y no los pobres que las pisan a pie*, Avisos, BAE, 222, pp. 269-270.

¹³⁰ ...*es preciso se piense en el remedio, y en una reformation que ataxe los daños que se pueden temer, con el desenfreno que ocasiona la Vanidad y la emulacion, y assi encargo al consexo considere luego en los medios de reducir y moderar los gastos de coches, lacaios, alajas y superfluidades en que no son menos interesados, que el bien publico, los mismos que los hazen, no solo por lo que consumen en esto destruyendo sus hazd^as sino por el cuidado de haver de buscar la necesaria para ello quando todo se halla en tanta estrechez, y deve atenderse mas a la causa comun*, AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹³¹ Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, p. 172. El 11 de septiembre se informaba de que el Consejo había estado encerrado varios días para acordar tributos y reformas de trajes y coches, entre otras cosas. El día 18 el rey remitió estos asuntos al Consejo de Estado que respondió *que en tiempo*

2. 3. LAS PRAGMÁTICAS REFORMADORAS, 1674-1691

Las reformas de los años 1640-1670 no fueron suficientes para frenar el acceso al coche y el aumento de su decoración y no fue hasta mediados de la década de 1670 que se fraguaron verdaderas pragmáticas restrictivas que incidieron primeramente en la decoración de los coches, (reflejando la aparición en la corte de *grands carrosses* de estilo francés) y que culminaron más tarde en la prohibición expresa del uso del coche a cierto numero de oficios, en concordancia con la preeminencia que tras el confuso periodo 1668-1677, alcanzó la alta nobleza en el gobierno de la Monarquía y en la vida de la corte¹³². Ello produjo también un importante aumento de la competencia suntuaria en relación al coche, que hemos señalado.

Desde comienzos de los años 1670 el control de los gastos suntuarios de la corte tomó en el Consejo nuevos bríos. En 1671 se especuló con una reforma general de trajes y gastos¹³³. Sendas consultas de 7 de octubre de 1671 y 27 de abril de 1672 reconocían los graves daños que ocasionaba en la corte el exceso *en el numero de lacayos, y en lo costosso de los coches y sillas de manos*, lo que llevó a representar al rey una reformatión para atajarlos, con la consideración de que aunque otras cuestiones de índole similar necesitaban de igual remedio, parecía buena forma de lograr el éxito *no poner a un tiempo la mano en todas*, sino empezar por las que *instavan mas por influir en la quietud de la Corte*. La reina se mostró de acuerdo y pidió al Consejo que le consultara la cuestión, respondiendo este que ante el exceso en todo el reino en gastos, trajes y galas la mejor solución era renovar la pragmática de 1657 que se ocupaba de estos temas y tocaba también los coches. Esta parecía una buena medida pero había que perseverar en su aplicación para no dejar en mal lugar a la justicia, porque *tubo observancia algun tiempo, hasta*

donde cada día se iba perdiendo España, pareceria cosa de burla y juguete tratar de estas niñerías, sin acudir a los mas principal y procurar defendernos, ibidem, pp. 188 y 191.

¹³² Véase, Antonio Álvarez-Ossorio Alvaríño, "El favor real: liberalidad del príncipe y jerarquía de la república (1665-1700)", en Chiara Continisio y Cesare Mozzarelli, *Repubblica e virtù. Pensiero politico e Monarchia Cattolica fra XVI e XVII secolo*, Roma, 1995, pp. 393-453.

¹³³ En 25 de septiembre de 1671 una consulta sobre los trajes femeninos subrayaba que la corte tenía que dar ejemplo a todo el reino, AHN consejos Leg. 7181, sf.

que faltando el cuidado de los ministros que la tenían a su cargo, fue tomando fuerças la relaxaçion¹³⁴. La reforma se puso finalmente en marcha un par de años más tarde, en 1674. Ante los excesos en el número de lacayos, hechuras de coches y sillas, la reina preguntaba al Consejo que mercancías se podían prohibir *sin infraccion de los capitulos de Paz*, (según la pragmática publicada en 30 de enero de ese año que prohibía el comercio de todas las fabricas y frutos de Francia). En una consulta de 15 de febrero, el Consejo ponía el acento en que los excesos en trajes eran perniciosos a la moral y a la economía sobre todo en la corte. Junto a ello, añadía las novedades de los carruajes, pues además de los coches, carrozas y sillas de antes se usaban piezas nuevas *fabricadas con tallados, relieves e istriados; hermozeandolas con pinturas, plateados y dorados, puliendolas con varios y diferentes colores; dando con su lujo, culto a la Profanidad*. A esto se sumaba la ostentación de lacayos, otro problema de amplias consecuencias en todo el reino. El Consejo era pues, de opinión que se volviera a reformar en cuestiones de telas, coches, etc, pero a fin de que no surgieran problemas con la multiplicidad de jurisdicciones, proponía se diera a estos temas jurisdicción privativa sin que valiera privilegio alguno, para que se cumpliera realmente la ley. En esta línea, abogaban porque la reina despachara reales decretos para que los demás Consejos cooperaran al cumplimiento de lo resuelto. La reina se conformó y ordenó que se fuera formando la pragmática a publicar¹³⁵, que estuvo lista el 10 de marzo. Como dejaban adivinar las discusiones del Consejo, la nueva ley se miraba claramente en la pragmática de 1657 y en las de años atrás¹³⁶, aunque dados los cambios debidos a los nuevos vehículos, añadía otras consideraciones. Así se prohibía que

de aqui adelante ningû coche, carroça, estufa, ni litera, se pueda hazer, ni haga bordado de oro, ni de seda, ni afforado en brocado, tela de oro, ni de plata, ni de seda alguna q la tenga, ni cô franjas, ni trêcillas, ni otra guarnicion alguna de pûtas de oro, ni de plata, y solamête se puedâ hazer de terciopelos, o damascos, o de otras qualesquier telas de seda de las fabricadas en estos Reynos, y sus dominios, o en Provincias amigas cô

¹³⁴ AHN Consejos Leg. 7137/12.

¹³⁵ AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹³⁶ ... para evitar el excesso q se ha experimentado en el abuso de los coches, carroças, estufas, literas, y sillas, en cõformidad de los dispuesto por un capitulo de la ley segûda, titulo doce, libro septimo de la recopilaciõ, y el veynte y uno de la dicha Pragmatica del año de cinquenta y siete, AHN Consejos Leg. 51438/1.

quien tuviere comercio, y solo se puedan guarnecer cō frâjas, y galones de seda, sin q se puedan hazer ni usar por ninguna persona de qualquier grado, y dignidad q sea, ni traer sus coches, carroças, estufas, ni literas, cō labores, ni sobrepuestas, ni labrados los pilares a lo salomonico, y estriados, tallados, ni en otra forma, ni uno ni otro dorado, ni plateado, ni pintado con ninugun genero de pinturas.

También se prohibía a cualquier maestro de coches fabricar coche, carroza, estufa, ni litera cō las dichas labores, adornos de dorados, plateados, ni pinturas, sino lisas, y llanas dorâdo solo los hierros, y tachuelas de dentro de las caxas. Se concedía un año de término que corría desde el día de la publicación de la ley para poder usar de los vehículos *que huvieren rodado, y empeçado a servir*, sin que durante ese tiempo *se pueda redorar, repintar, ni adereçar en quanto al adorno exterior*. Para evitar que se impidiera después el uso de los coches que aun no estaban terminados se ordenó registrar inmediatamente todos los que se estuviesen fabricando entonces.

Las sillas no se podían hacer *de brocado, ni de tela de oro, o plata, ni de seda alguna que lo lleve, ni puedan ser bordados los aforros de ellos en cosa alguna de las referidas*, pudiéndose hacer sólo de terciopelo, damasco, o de otra *qualquier seda, y puedan llevar flocadura, y alamares della, y no de oro, ni plata, y sus pilares puedâ ser guarnecidas de pasamanos de seda, y tachuelas*. Se prohibía que las cubiertas de los coches y sillas fueran de seda, como tampoco las guarniciones de los caballos, las mulas o los machos de coches y literas. También se prohibía que sillas, coches, carrozas, estufas o literas se hicieran *pespuntadas, aunque sean de vaqueta o cordovanes, ni tampoco pueda aver en ellos guarnicion de cosa de cuero bordada*. Los pintores, doradores, ensambladores, maestros de coches, guarnicioneros y pespuntadores que infringieran la pragmática perderían lo denunciado, serían multados y por la primera vez serían castigados con 4 años de presidio cerrado en África y con 8 años de galeras por la segunda.

Para asegurar el éxito de la pragmática, se preveía la posibilidad de visitar a cualquiera de los maestros implicados en la fabricación de coches, pero sin entrar en casas particulares, de forma que los excesos serían conocidos a través de denuncias. Las penas se dejaban al arbitrio del Consejo¹³⁷. Estas dos

disposiciones del Consejo nos parece que podían quitar mucha eficacia a la reforma posibilitando que algunos hubieran de conformarse con la ley y otros pudieran obviarla o les costara poco su contravención, aunque nos consta que el Consejo no dejó de intentar la aplicación de la ley¹³⁸. Parece incidir en esa línea el programa de prórrogas que luego tuvo lugar. Además del primer año previsto, se dieron dos años más de término para que la pragmática se obedeciera, en marzo de 1675 y en mayo de 1676, con la condición de que los tipos de vehículos mencionados, a los que se habían añadido las calesas, *no se puedan renovar en dorado ni pintarse ni aderezar de nuevo en cuanto al adorno exterior prohibido*¹³⁹.

¹³⁷ *Pragmatica que su Magestad manda publicar sobre la reformation en el exceso de Traxes, lacayos, y coches, y prohibicion del consumo de las mercaderias de Francia... y otras cosas*, BNM R 23879 (18), f. 5v-7r y AHN Consejos Leg. 51438/1. Es probable que cierta letrilla se refiriera a esta pragmática:

*Pero cesen los desmayos,
que ya ataja nuestra ruina
la pragmática divina
de coches, trajes, lacayos;
por Dios que son unos rayos
los señores del Consejo,
pues por cubrir su pellejo,
a todos desollarán.*

M. Etreros, *La sátira política en el siglo XVII*, Madrid, 1983, p. 444.

¹³⁸ Así por ejemplo, el 12 de junio de 1674 el Consejo era de opinión se convenciera al embajador de Alemania para que se olvidara de hacer *una carroza nueva con tallados clavazón dorada de fuego, y mate, y tela*, de modo que no incumpliera la pragmática y cundieran los imitadores. El embajador había tratado de obligar violentamente a unos maestros de coches, doradores de mate y fuego y guarnicionero que le hicieran el vehículo y pidieran licencia para ello, pero estos se negaron por ir contra la pragmática. El monarca respondía que,

respecto de no comprender la Pragmatica a los ministros publicos se dara a estos Maestros la licencia que piden lo qual he mandado se partizipe por [el Consejo de] estado al Embaxador, dandole a entender que aunque holgaria que no se relajase en esto por la consequencia y porque quisiera que diese en ello exemplo a todos los demas ministros publicos, sin embargo he venido en conzeder la licencia porque use de ella el embaxador como quisiere.

AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹³⁹ El 14 de febrero de 1675 el Consejo se felicitaba del cumplimiento de la pragmática de los coches, observada *puntualmente*, de forma que en ningún lugar del reino se habían fabricado carruajes ni sillas contra la prohibición *sino según su forma todos los que se han hecho de nuevo y sin haver renovado la antigua, en que se ha puesto la diligencia que se debe por los Ministros a quien toca*. El caso era que, pasado el año de plazo dado para usar de los coches y sillas labradas, parecía *que no ha sido bastante tiempo para su aprovechamiento* y si hubiera que obligar a los dueños a que los *redujessen a la forma de la Prematica*, o no podrían por la calidad de la obra, o no quedarían a propósito para servir; y se les obligaría que *hiciesen nuevos y considerables gastos que no fue el fin de la pragmática*. Así parecía al Consejo que se podía dar un año más de plazo desde el 10 de marzo, opinión con la que la reina se mostró de acuerdo. Lo mismo se repitió el 23 de abril de 1676, cuando se pidió y se dio otro año de prorrogas, AHN Consejos Leg. 51438/1, Libro 1260 fs. 28-29 y Libro 1261 f. 65.

Es de imaginar que aquellos que llevaban coches a la moda francesa, buena parte de los prohibidos aunque no sólo, mantuvieron durante tres años sus vehículos, diferenciándose del resto de los cortesanos. Por ello, cuando la pragmática entró en vigor para estos también, hubo quien se negó a cumplirla. Así, el 17 de julio de 1677 el Consejo respondía a la queja del rey del día 5 acerca de que había visto en funciones publicas que los adornos de algunos personajes iban contra la pragmática. Según aquel, la observancia de la ley había sido un éxito pero había acontecido que algunas personas de *dignidad y autoridad* que tenían ajustadas sus bodas y habían hecho vestidos, libreas y coches no ajustados a la pragmática, representaron a la reina que si no les era permitido usarlos y habían de hacer otros, tendrían enormes gastos, por lo que se había accedido a ello. Desde entonces se empezó a contravenir la pragmática

por algunas personas de Calidad ygual a las a quien se avia permitido y de estas se fue extendiendo la Contravencion con tanta brevedad en todo genero de personas principalm.te en las mugeres que la muchedumbre de los transgresores hizo muy dificultosa la execucion de las penas.

En esta tesitura, el Consejo era de opinión que para que volver a restablecer la observancia de la pragmática *con la precision que Conviene*, había que publicar un bando ordenando *que todos cumplan inviolablem.te lo dispuesto en ella*. En él se había de apercibir a los infractores que se habían de aplicar las penas irremisiblemente y que si algunos fueren *de tanto grado que no las puedan facilm.te executar las justicias ordinarias, ni proçederse contra sus personas*, el Consejo les mandara sacar tales condenaciones que en ellos y con los demas aseguren la observancia de *dha pragmática*. Además, el Consejo manifestaba que la observancia de la pragmática *la facilita mas el exemplar de las personas de mas grado*, por lo que era de opinión que advirtiera su majestad a los criados que más cerca le servían que era de su agrado que ellos, sus mujeres y sus familias observaran la pragmática y aunque no parecía que los ministros hubieran faltado a su cumplimiento, también convenía que se diera orden a todos los Consejos para que se obedeciera. En la respuesta del monarca a la consulta del 2 de agosto del Consejo decía que quedaba enterado del cuidado que este ponía en la observancia de la pragmática y que aguardaba ser informado en breve *sobre los demas abusos, y exceso del fausto y gastos superfluos en todo genero de personas y estados para*

poder tomar resolución¹⁴⁰. Después del año concedido para cumplir la ley y de dos de prórroga consecutiva, en agosto de 1677 se pregonó otra vez el bando con la pragmática¹⁴¹.

Aunque cabe ver la pragmática de 1674 como el inicio de un nuevo periodo de reforma, los cambios acaecidos en la corte en los años inmediatamente posteriores dieron un nuevo e inesperado protagonismo a las restricciones suntuarias y al acceso al uso del coche que alcanzaron su punto álgido, en consonancia con el control que los grandes ejercieron sobre el patronato regio y el gobierno de la Monarquía durante las dos últimas décadas del siglo¹⁴². Fue debido a ello que se trató de controlar cualquier atisbo de diferenciación social a través de los coches profundizando o ampliando la reforma¹⁴³, proceso que cristalizó el 9 de octubre de 1684, cuando la pragmática de 1674 fue publicada de nuevo casi en idénticos términos¹⁴⁴ y que hubo de culminar finalmente con su repetición y ampliación en 1691.

La polémica por el uso de mulas aumentó de tono estos años, tras un tiempo en el que las leyes al respecto habían dejado de ser observadas, no se había legislado nada nuevo y cundía la impresión de que debido a la facilidad de tener mulas se habían encochado muchos¹⁴⁵. Desde hacía tiempo la cría de las mulas

¹⁴⁰ AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁴¹ AHN Consejos Libro 1262 fs. 109 y 113v-115r. El *Vando del Rey para que se cumpla la pragmática el 8 de marzo de 1674 que se había contravenido sobre la reforma de trajes, lacayos y coches, tanto en esta corte como fuera de ella, y para que se ejecuten sentencias a los transgresores*, en BNM R 23879 (18/2).

¹⁴² Antonio Álvarez-Ossorio Alvaríño, "El favor real: liberalidad del príncipe...", pp. 434-437.

¹⁴³ En una consulta del 24 de julio de 1679 el rey había respondido que convenía poner remedio eficaz en la *multiplicidad de coches y sillas de manos*, ordenando que se viera el asunto en el Consejo y se le consultara lo conveniente, AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁴⁴ *Pragmatica que su magestad manda publicar para que se guarde, execute, y observe la que se publicó el año de 1674 sobre la reforma en el Exceso de Trages, Lacayos, y Coches, y otras cosas en esta contenidas*, BNM R 23879 (23). Repetía las disposiciones anteriores en los puntos 10, 12, 13, 14, 15, 16, 18, *ibidem*, fs. 3r-5v. No explicitó a quienes se prohibía el uso de coches, a pesar del comentario de Domínguez Ortiz, "Los primeros coches...", p. 40. La competencia suntuaria no se frenaba fácilmente, repárese en la *Relacion y curioso Romance en que se da cuenta de la Grandeza con que se celebró la Boda del Excelentísimo Señor Conde de Niebla. Los Titulos, y Grandes que assistieron. El Grande aparato que hubo: Ricas Libreas, Carroza, y Silla, de 1687*, cfr. Alenda y Mira, *Relaciones*, pp. 432-433.

¹⁴⁵ En 1647 Mexía de las Higuera decía que las mulas servían en *mucho numero de coches a*

en general y su uso en los coches en particular, eran tema de debate por sus efectos perniciosos. Como otras veces, en la prohibición de 1678 pesaron estos argumentos pero sobre todo, el impulso restrictivo al uso del coche que se había iniciado seriamente apenas hacía 4 años, como se apreciaba en un anónimo escrito de esa fecha¹⁴⁶. Por lo demás, esta prohibición fue, aun más acentuadamente que las de las decoraciones de los coches, rápidamente descafeinada.

Según este memorial, además de que el número de coches se había vuelto excesivo en los últimos tiempos, la mayoría de los carruajes eran de mulas y no de caballos, como disponían las leyes sobre tema dadas entre 1577 y 1632, leyes que no se habían repetido en muchos años, dando alas a su desobediencia¹⁴⁷.

hombres yndignos de andar en ellos, lo que iba contra las leyes que lo prohibían expresamente (las pragmáticas de 1619 y 1632). Pero si bien era general traer los coches con mulas en todo el reino, pocos cumplían con la condición de sembrar las 25 fanegas de forma que,

todas las mulas de coches por faltar en el requisito y condicion de la ley, aunque no lo diga, estan perdidas por que la pena de no guardarla virtualmente trae consigo este efecto y asi aberiguado el exceso de traer coches con mulas y no aber sembrado las veinte y cinco fanegas en cada un año, pide castigo, y he executado se allaran mulas para los labradores que usaran dellas.

La solución estribaba en reservar las mulas y coches de la corte pertenecientes a los grandes títulos consejeros, y ministros de calidad con quien se deba dispensar por sus personas, quitando las demás y dándolas a los labradores, C. Viñas y Mey, *El problema de la tierra...*, pp. 230-231. Botón de muestra de la polémica sobre el uso de las mulas puede ser el memorial dado el 30 de mayo de 1671 por un vecino de Villena, en el que mantenía que para contribuir al aumento de los caballos *sera legitimo expediente el que las carroças, y coches de rua los tiren, como pocos años ha los tiravan cavallos, y no mulas, y machos*, BNM VE 25/87. Por el contrario, a principios de 1677 varios pueblos de La Mancha enviaban un memorial al Consejo en el que suplicaban les fuera permitido continuar con la cría de mulas, AHN Consejos Leg. 7187 sf.

¹⁴⁶ Tomando el nombre del lomo y según su contenido, denominamos a este opúsculo anónimo, *Prohibicion de traer mulas en los coches*. Fue escrito en 1678 pues decía que habían pasado 46 años desde la promulgación de la pragmática de 1632, pp. 1-2.

¹⁴⁷ ... es muy de notar, que en quarenta y seis años que han passado desde que se promulgo la ultima Pragmatica, en los quales se ha contravenido tanto a todas, y aumentadose los daños con tan grande excesso, no se ha hecho Pragmatica, ni Ley para su remedio: lo qual no puede atribuirse a ser mas dificil el remedio que lo passado; pues vemos, que qualquier Pragmatica que se haze, se guarda todo el tiempo que se cuida de que se observe, como se ve en la prohibicion de Coches de seis Mulas y seis Cavallos, que siempre se ha guardado; y en la de los Lacayos, que se promulgo año de 1674 y hasta aora no se ha contravenido por Persona de ningun estado: y lo mismo se experimenta en otras Pragmaticas, que todas se observan, si se atiende a ello, Prohibicion de traer mulas..., pp. 27-28, 30 y 33. Pérez de Herrera decía que para que las pragmáticas se executen con gran facilidad y puntualidad, lo mejor era reducirlas

a moderado numero, sin que algun platero, bordador, sastre, calcetero, jubetero, ni otro oficial, o persona, ni despensero, o cocinero, se atreva a hazer, ni vender cosa contra ellas, sino que se sepa, y sea castigado luego por ello, de forma que ninguno casi se escape, ni encubra: con que cessaran las costas y gastos tan grandes, que se pretenden evitar para adelante.

Pérez de Herrera, *Catorze proposiciones que parecen ser muy importantes para el bien y riqueza destos Reynos*, 1617, BNM, R 28762, f. 216.

Este uso de las mulas se había iniciado poco después de 1632 cuando se beneficiaron licencias que permitían llevarlas por 300 ducados, sucediendo que *al exemplo de los que traian con licencia, puede ser que se introduxessen otros a traerlos sin ella*. Algo después, tras la pérdida de un gran número de caballos en Cataluña, se buscó reemplazarlos rápidamente y se requisaron caballos de coches, *satisfaziendolos a los Dueños*. Junto a esto, se empezaron a llevar mulas en los vehículos reales *para las jornadas de Aragon*, lo que asentó definitivamente este uso¹⁴⁸.

Los inconvenientes del uso de mulas en los coches eran muchos: llevaban a la pérdida de los buenos caballos, provocaban la disminución de las cosechas (dado su alto precio, unos no labraban por no poder pagarlas y otros preferían criarlas a labrar), hacían decaer el comercio

y la fabrica de lienços, y otros generos; porque el excessivo gasto de los Particulares, la falta de Labradores, y la siembra de verde para las Mulas, en las tierras donde se avian de sembrar linos, y la ociosidad, y falta de asistencia de las Mugerres a sus familias, han quitado el caudal, y aplicacion a estos empleos.

También habían aumentado el consumo de productos extranjeros, porque lo más caro de los coches eran géneros de fuera, como *baquetas, albornozes, vidrieras, tachuelas y algunas clavazones*. Habían conducido a la pérdida de la caballería y disminuido la fuerza militar del reino, habían relajado las costumbres de los hombres y especialmente de las mujeres, que dejaban sus obligaciones por ir en coche. Habían aumentado el gasto en los particulares, pues cuando los coches eran de caballos no había tantos debido a la dificultad de domar, ajustar, y conservar tiros de 2 y de 4 caballos, lo que llevaba a que *solo los tuviessen los Grandes, Titulos, y Cavalleros ricos*, que se servían de ellos para *andar, correr, jugar cañas, y torear*.

¹⁴⁸ *Prohibicion de traer mulas...*, pp. 33-34. Como vimos la mula se había introducido antes. Se podría pensar que el uso de las mulas se extendió porque los caballos fueron frecuentemente embargados en la corte, como se hizo en varias ocasiones. En 1637 por ejemplo, aunque el proyecto se había concebido al menos dos años antes, siendo tratado en una consulta de 6-VII-1635, AGS Estado Leg. 2656. Si no se había llevado antes a cabo debió haber sido por las dificultades logísticas que señalaron los consejeros. Quevedo escribía en carta desde Madrid en marzo de 1637 que *vanse tomando caballos de coches y de las aldeas*, cfr. Astrana Marín, *Epistolario completo de D. Francisco de Quevedo-Villegas*, p. 402. En junio de 1642 se decía que en Madrid no había quedado caballo en coche ni en caballeriza porque todos los habían tomado, Pellicer, *Avisos*, p. 378. Sin embargo, también se hicieron embargos de mulas, como se hizo en 1639 cuando no se reservó ninguna, Pellicer, *Avisos*, p. 70.

Pero la facilidad para tener tiros de mulas había ocasionado gran exceso... *en todo genero de estados*, provocando nuevos dispendios *en vestidos, alajas, meriendas, bebidas, y otros gastos superfluos*. Esta escalada en el derroche suntuario había afectado incluso a la real hacienda, bien fuera a través de mercedes, bien fuera a través de fraudes con los que mantener coche. Los fraudes se habían generalizado debido a los coches de mulas y gracias a ellos mantenían sus autores *seis, y ocho Mulas de Coche, y otros excesivos gastos*, a duras penas imitados por quienes vivían de su haciendas.

El remedio de estos problemas, seguía manteniendo el memorial, pasaba necesariamente por el Consejo y sus consultas, empezando porque los mismos consejeros se abstuvieran de llevar mulas y dieran ejemplo. En fin, había que volver al uso de los caballos, animales que necesitaban *de mayor cuidado, y regalo, que es lo que mas importa, para que sean menos los Coches, y no los tengan las Personas de estados, y profesiones, que no conviene al Bien Publico*¹⁴⁹, verdadero objetivo de la reforma propuesta.

No poco debió contribuir este papel a que el 16 de julio de 1678 se publicara una pragmática que prohibía el uso de mulas en *coches, estufas y calesas, y qualquier otro genero de portes de rua*, aunque no en los de camino, bajo pena de perdida del coche y las mulas. Para dar tiempo a los que tenían mulas y machos para *deshacerse de ellos, y comprar caballos e industrialarlos*, se dio un plazo de un año, durante el cual se podían usar las 4 mulas, pero después solo se había de poder traer coches con dos mulas durante 6 meses más, tras los cuales quedaba *enteramente extinguido el uso de las mulas y machos*¹⁵⁰. Muchos se dispusieron a cumplir la ley¹⁵¹, pero surgió un problema nuevo; aumentaron considerablemente las compras de yeguas para los coches en lugar de caballos, razón por la que el monarca pidió al Consejo el 24 de octubre que le informara de sus inconvenientes. En la consulta del 11 de noviembre el Consejo respondía que había que prohibir el uso de las yeguas en los coches bajo pena de su perdida,

¹⁴⁹ *Prohibicion de traer mulas...*, pp. 35-40, 41-42, 50, 57-58, 61-62. La primera ley era de 1578.

¹⁵⁰ *Prohibicion de usar mulas y machos en coches, estufas, calesas y demas portes de rua, Novísima Recopilacion, Libro VI, Título XIV ley XIII.*

¹⁵¹ El Merino mayor de Zamora escribía en su diario que el abad *compro 5 cavallos, caros, que de la corte y muchas partes vaxan a comprar, porque las mulas no se permiten en coches*, L. Pinar y V. Toranzo, *Diario de Antonio Moreno...*, pp. 210-211.

dando a quienes las hubieran comprado un mes de plazo para disponer de ellas. Aquellos que las compraran, las perderían por la primera vez, por la segunda serían multados con 1.000 ducados y por la tercera serían desterrados del reino por 3 años. El rey se conformó con la propuesta de la consulta y el 28 de abril de 1679 se dio un bando prohibiendo llevar yeguas en los coches y ordenando que quienes las tuvieran disponían de un mes para venderlas¹⁵². Ese mismo día 28 de abril se pregonó que cuando acabara el plazo de un año para el cumplimiento del bando de 16 de julio de 1678, nadie llevara 4 mulas ni machos en los coches pena de perdimiento de unos y otros¹⁵³. Pero entretanto, en consulta de 1 de julio de 1679 el gobernador del Consejo ponía en conocimiento del rey que corría el rumor de que muchos no habían logrado caballos por la gran falta que había de ellos en Andalucía y otros lugares y que traerlos de fuera de España, ni a todos era posible, ni era barato, dado el escaso tiempo disponible hasta que acabara el año de plazo el día 16. Debido a ello y a las pérdidas que habían de ocasionarse a los que hubieran de deshacerse de las mulas, el gobernador del Consejo era de opinión que se prorrogara el plazo dado para poder llevar 4 mulas *para que en este tiempo con denegazion de otro alguno se pudiesen probeher mejor de cavallos*. En cuanto a los coches de 2 mulas era de sentir que se mantuvieran, pues en las calles de Madrid

y en lo riguroso de los imbiernos han de ser muchos [caballos] los q han de desgraciarse por no ser tan fuertes para resistir, y que los mas de los Dueños necesitaran de hazer caxas nuevas de coche mas ligeras para ruar como se va viendo con la experiencia de las que ultimamente han salido con que sera aumentarles considerable gasto.

El rey ordenó que se le consultara lo que pareciera al Consejo y el 4 de julio los consejeros repetían la opinión del gobernador, pero decían que no convenía prorrogar por tiempo alguno el plazo de un año para traer 4 mulas porque había sido tiempo bastante para poder *desâcersse dellas*. Además, como el traer 4 mulas es *mas por ostentacion que por necesidad* y aun se podían usar dos mulas durantes

¹⁵² Añadía el monarca al Consejo que siendo *cada día es mayor el abuso de la saca de Cavallos y Yeguas fuera del Reyno, y particularm.te por el de Valencia*, viera que se podía hacer para atajarlo y que castigo se daría a los culpables, AHN Consejos Leg. 51438/1. Meses más tarde, el 10 de abril de 1679, el rey ordenaba al Consejo que para evitar la saca de mulas, facilitar su abundancia y su compra por los labradores, se renovaran las ordenes dadas y se ejecutaran efectivamente las penas contra los transgresores, AHN Consejos Leg. 7189, s.f.

seis meses, pensaban que si se prorrogara el poder traer 4 se *daria ocassion para persuadirse a que lo resuelto por VM a Consulta del Consejo no avia de llegar a ejecutarse lo qual tendria grandes inconvenientes*. Sin embargo, y aquí hablaban los consejeros en carne propia, en cuanto a los coches de dos mulas, eran de la misma opinión que el gobernador, esto es, abogaban por que se permitiera su uso sin limitación de tiempo, porque los que llevaban coches de dos mulas era *para poder acudir a sus oficios y ministerios* y sin ellos no lo podían hacer y porque dos caballos no podían suplir el trabajo de dos mulas,

que siempre sera muy dificultosso y cassi impossible allarse Cavallos para los coches que ay en Madrid y en los demas lugares de Castilla y por la facilidad con que se enferman y se desgracian seria menester mucho mas en numero que mulas y a los que no pueden escusar coches se les aumentaria mucho el gasto para sustentarlos.

De acuerdo el rey, decidió que la publicación del permiso de las dos mulas podía suspenderse *hasta algunos días despues de cumplido el plazo de los quatro*, añadiendo que el Consejo cuidara mucho de la puntual observancia de la pragmática¹⁵⁴. Finalmente, el uso de las 2 mulas volvía por sus fueros cuando el 11 de agosto el rey resolvía permitir el uso de coches *con solas dos mulas* en la corte y otras partes del reino *sin limitacion de tiempo*¹⁵⁵, medida que favorecía sobre todo a consejeros y ministros, los promotores de la idea, y que condujo a que estas fueran tan solicitadas o más que antes¹⁵⁶. Ese mismo día, el Consejo informaba al rey que la pragmática de 1678 necesitaba aclaración para que no fuera incumplida¹⁵⁷.

¹⁵³ AHN Consejos Libro 1264 fs. 133, 184, 186r-186v.

¹⁵⁴ AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁵⁵ AHN Consejos Libro 1264 f. 210.

¹⁵⁶ De hecho el 18 de enero de 1683 el rey quiso saber si era cierto que de la prohibición de llevar 4 mulas *solo se han ocasionado gastos a los part.res sin experimentarse, utilidad alguna a la causa publica*, por lo que encargó al Consejo que analizando las ventajas e inconvenientes le consultara de nuevo, AHN Consejos Leg. 51438/1. En 1680 el embajador francés decía que de allí se traían al año 1500 potros o mulos, Kamen, *La España...*, p. 190.

¹⁵⁷ Así le parecía al Consejo que se prohibiera *Generalmente que en los concursos o paseos del Rio Prado y Casa de Campo u otros sitios de la cercania de la Corte no puedan llebarse quatro mulas y que para aiejarse en el Campo las aian de poner conforme las puertas del lugar por donde salieren o de la otra parte del Arroio de Brañigal o del lugar de Maudes o pasado el sitio de la Cassa de Campo o del soto que llaman de Luzon y que hassi mismo los que binieren de fuera a entrar en el lugar aian*

La pragmática de 1678, de cuyo éxito en el sentido de cuántos dejaron de encocharse por ella y en qué medida frenó la competencia suntuaria, no tenemos dato alguno, parece haber sido más bien una nueva fórmula para facilitar el uso de coches de 2 mulas a los consejeros y ministros, mientras se restringían los de 4 mulas, aunque paradójicamente y a pesar de otras prohibiciones, otros siguieran poniendo 6.

2. 3. 1. La pragmática de 1691: la exclusión del privilegio del coche

Aunque la pragmática de las mulas no pareciera un modelo de política reformista a seguir por lo rápidamente que se aguaron sus disposiciones, en otras cuestiones, el acceso al uso de los carruajes, la reforma mostraba mucha más continuidad y más altas miras. Fue el caso de la pragmática de 1674, repetida en 1684 y vuelta a repetir con algunos cambios 6 años más tarde, el 26 de noviembre de 1691¹⁵⁸. Además de la prohibición de las 6 mulas o caballos en los coches¹⁵⁹, la ley trató de controlar el número de mozos de silla, asunto no tocado en 1674 ni en 1684, a fin de disminuir el excesivo lujo de los señores, prohibiendo que excediesen de 4. Aquellos de más habían de perder las *libreas con que fueren aprehendidos* y serían condenados a 4 años de presidio en África por la

de quitar las quatro mulas y entrar con dos en los sitios señalados o a la distancia que a ellos corresponde. También tenía por conveniente el Consejo que se permitieran tiros de dos caballos con dos mulas, porque era ayudar al fin de la pragmática. El rey mostró su acuerdo en que se prescribieran los parajes en los que se podían poner más de dos mulas y fue de opinión se viera *que declaracion se abra de hazer en las demas ciudades y lugares de españa*, pero se opuso a la idea de *traerse dos cavallos con dos mulas*, AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁵⁸ *Pragmatica que su magestad manda publicar, para que se guarde y execute y observe la que se publico el año de 1684 sobre la reformation en el exceso de Trages, Coches, y otras cosas en esta contenidas*, 1691, BNM R 23879 (26). Para algunas de las modificaciones introducidas, AHN Consejos Leg. 51438/1. Se prohibían las decoraciones en los coches que en años anteriores pero se añadía que quedaba prohibido hacer coches pintados *cô ningun genero de pinturas de dibujo, entendiendose por tales todo genero de historiadas, marinas, boscajes, ornatos de flores, mascarones, laços que llaman de cogollos, escudos de Armas, timbres de guerra, prespectivas y otra qualquier pintura que no sea de marmoles fingidos, o jaspeados, de un color todo, eligiendo cada uno el que quisiere.* Se permitía a las viudas ir en sillas negras, pero en ningún caso en coches negros.

¹⁵⁹ Se prohibían *traer seis mulas, ni cavallos en los coches dentro de la Corte, y cercas desta Villa.* No se podían poner las dos mulas sobrantes detrás de los coches, sino que estas habían de salir primero *sino es que salgan delante a esperar a sus dueños fuera de ella [la corte] a las puertas por donde hubieren de salir al campo.* Tampoco para ir de viaje se podían llevar las dos mulas detrás del coche por las calles, BNM R 23879 (26) f. 4v-5r.

primera vez y a 6 años de galeras por la segunda. Pero la innovación más importante de la ley fue la prohibición de ir en coche para cierto número de oficios,

Y por el exceso grande que de algun tiempo a esta parte ha auido en el uso de los coches, y gastos que ocasionan en los caudales de algunas personas que por sus ministerios no deven tenerlos, siendo justo hazer distincion de los que pueden usar de ellos por su decencia, ocurriendo al remedio de los daños, e inconvenientes que trae consigo este abuso, Ordenamos, y mandamos, que desde el dia de la publicacion desta Pragmatica no puedan tener, ni traer coches, carroças, estufas, calesas, ni furlones los Alguaciles de Corte, Escribanos de Provincia, y Numero, ni otros ningunos; ni tampoco los han de poder traer los Notarios, Procuradores, Agentes de pleitos, y de negocios, ni los Arrendadores, si no es que por otro título honorífico los puedan traer; ni los Mercaderes con tienda abierta, ni los de lonja, Plateros, Maestros de Obras, Receptores desta Villa, Obligados de Abastos, Maestros, ni Oficiales de cualesquier oficios, y maniobras, pena de perdimiento dellos¹⁶⁰.

Por primera vez en Castilla la ley graduaba quienes no podían hacer uso del coche, como afirmaban sorprendidos los escribanos en el memorial que enviaron al rey pidiendo se les permitiera a ellos. Pero aunque la ley nunca había regulado este extremo, la praxis seguida en la concesión de licencias no se apartaba de estos presupuestos desde hacía 80 años¹⁶¹.

Para poner en marcha la pragmática se ordenó hacer un registro de los coches el 4 de diciembre, so pena de perderlos si en 4 días no se efectuaba. Se daba un año de plazo para gastarlos, tras el cual se había de volver a publicar la ley, como se hizo¹⁶², mientras no cesaban los problemas por su aplicación que fue conflictiva y duradera¹⁶³.

¹⁶⁰ BNM R 23879 (26) f. 4-6.

¹⁶¹ BNM VE 191/83, fs. 5v-6r. Según decían *las leyes de Castilla, seguidas en esto de las Provincias mas políticas de Europa*, nunca regularon este punto *por graduacion de personas, ni quisieron que pudiesse parecer nota su limitacion*. De igual manera que la pertenencia a las Ordenes militares, tener coche fue un privilegio de nobles y cortesanos. Estaban imposibilitados para obtener habito, mercaderes, banqueros, plateros, pintores, bordadores, canteros, mesoneros, taberneros, escribanos, procuradores y otros oficios que vivían del trabajo de sus manos, que coinciden con las personas a las que se prohibía tener coche en 1691. Véase Elena Postigo Castellanos, *Honor y privilegio en la Corona de Castilla. El Consejo de Ordenes y los caballeros de hábito en el siglo XVII*, Valladolid, 1988, pp. 141, 157 y 168.

¹⁶² AHN Consejos Libro 1279, fs. 272r. y ss. La ley fue repetida el 26 de noviembre de 1692, *ibidem*, fs. 478 y ss.

¹⁶³ A principios de diciembre de 1692 Juan Ibáñez informaba al marqués de Távara que sobre la

Desconocemos a cuantos personajes afectó esta medida. Estimamos la cifra en unos 60-80 como máximo. El hecho de que fueran relativamente pocos ahondaba la idea de una justicia implacable y reconocida que no dejaba resquicio alguno al ascenso social a la fama¹⁶⁴. Algunos de los excluidos eran grupos muy reducidos, como los alguaciles, los 7 escribanos de provincia y los del número. Hemos hallado unos 30 personajes implicados en este proceso. A algunos de ellos se les negó sin remedio el coche, otros volvieron a subirse a él gracias a sus contactos o a que ya no ejercían los oficios proscritos. Algunos de ellos tenían coche ya en 1684 cuando la contabilización¹⁶⁵, pero otros no, lo que significa que el asalto al coche era una cuestión bien real¹⁶⁶.

De esos 30, parece que la mitad se declararon incluidos en la pragmática cuando se dirigieron al Consejo a interesarse por su situación miedosos de que la justicia les quitara el coche, les aplicara las fuertes penas previstas y les humillara públicamente¹⁶⁷. Entre los que tuvieron éxito en sus intentos de volver a encocharse estuvieron algunos personajes vinculados a la aristocracia o a grandes banqueros¹⁶⁸, así como grandes comerciantes¹⁶⁹. Entre estos estuvo Luis López Malo vecino de Madrid, regidor perpetuo de Cuenca y *uno de los hombres de*

oserbazion de los coches de pragmatica ay grande Reboluzion y Presos y Condenaziones Porque no se azia caso, BNM Mss. 10241/ 84.

¹⁶⁴ En 1691 el embajador marroquí decía que era *una de sus costumbres que todos los artesanos, gentes de oficios y comerciantes no pueden subir en coche en la capital donde está el rey*, Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 306.

¹⁶⁵ Al menos 6 de los 7 escribanos del número y provincias, así como don José García Remón; Juan Antonio de Hoyo; Luis López Malo; Manuel del Olmo; Andrés del Prado y Antonio Valierd.

¹⁶⁶ Ana Diez, Juan de Retes, Juan de Córdoba, Domingo de Hereño, Juan Félix de Ribera, Mateo de la Vega, Manuel Serrano Montero, Juan Valierd, Félix Rubio de Villanueva, Juan Fedi Arias, Francisco de las Heras, Juan Pérez Martínez o Juan Mazón de Benavides no aparecían entre los poseedores de coche en 1684. Puede ser que alguno no fuera notado por los alcaldes, pero es difícil que se les escaparan todos.

¹⁶⁷ En su petición para ser excluido de la pragmática, Juan de Retes aseguraba que desde la promulgación de la ley no sacaba el coche porque *no se le hiciese alguna vejacion*, AHN Consejos Libro 1277 f. 24. Parecido comentario hicieron casi todos los demás personajes.

¹⁶⁸ En febrero de 1693 se declaraba que podía ir en coche don Juan Fedi Arias *que asiste a los negocios de la casa de don Francisco Esteban Rodríguez, conocido banquero*. A instancias de la marquesa de Malagón se concedía licencia en julio de 1693 a don José de la Plaza Otalora, secretario y agente de los negocios de su casa y estados para que pudiera traer coche *con calidad de que este haya de ser de la dicha señora marquesa de Malagon y que don Joseph no haya de ser agente de mas negocios que los de su casa*, AHN Consejos Libro 1278, fs. 74-75 y *passim*.

¹⁶⁹ Parece que la prohibición a los comerciantes fue menos dura en Sevilla, AHN Consejos Leg. 7148 s.f.

negocios de mayor comercio de esta corte, declarado fuera de la pragmática antes de acabar el año¹⁷⁰. Juan de Retes, que había tenido lonja abierta pero la había cerrado dos años antes y tenía coche desde hacía 12, fue declarado no estar comprendido en la prohibición el 4 de febrero de 1692¹⁷¹. Mateo de la Vega, que había sido mercader de lonja, aunque hacia mas de tres años que no comerciaba, argumentaba que en él concurrían las mismas circunstancias que en el de López Malo y el 14 de marzo se ordenó se le concediera la licencia bajo pena de 500 ducados si tuviese comercio de algún tipo. Lo mismo sucedió con Manuel Serrano Montero que había sido comerciante hasta 1688 y que logró ser eximido de la pragmática el 14 de marzo. Dionisio de Trento, antiguo mercader de sedas, también fue declarado el 15 de marzo fuera de la pragmática, pero sería multado con 500 ducados si volviera a ejercer de mercader. También don Nicolás Queri, antiguo mercader de lonja, fue declarado estar fuera de la pragmática en mayo¹⁷². Otro antiguo mercader, Andrés del Prado, archero de la noble guarda de corps, solicitaba se le permitiera de coche dados sus achaques y haber dejado el trato, a lo que accedía el Consejo en junio¹⁷³.

Algunos otros intentaron burlar la intransigencia del Consejo, como Félix Rubio de Villanueva y Antonio Vanlierd, aduciendo el uno ser contador y secretario el otro del embajador de Alemania, lo que les sirvió para ser liberados de la prohibición¹⁷⁴. También logró volver a usar su coche Manuel del Olmo, aparejador

¹⁷⁰ AHN Consejos Libro 1276, f. 192. En 1684 era *mercader de lonja* de la calle Atocha, Libro 1269, f. 100v.

¹⁷¹ Se dio curso a la investigación, siendo llamados varios testigos. Gabriel de Bringas corredor de lonja, Antonio de Gerdóniz, Juan Gutiérrez Rozuela, mercaderes ambos, Jerónimo Sánchez Poyatos mercader de lonja, Francisco Vizcaíno y el medico don Francisco Compañó, incidían en sus dolencias y dificultades para andar, AHN Consejos Libro 1277, fs. 24-30v.

¹⁷² AHN Consejos Libro 1277, fs. 76-82, 83-92, 94-102v y 154-162.

¹⁷³ AHN Consejos Libro 1277, fs. 353-354. Para el status social de los archeros, M^a D. Ramos Medina, "Los *Archeros de la guardia de Corps de su majestad católica*" en la corte de los últimos Austrias. Una aproximación a su estudio", en P. Fernández Albaladejo, (Coord.), *Monarquía, imperio...*, pp. 793-806.

¹⁷⁴ El primero, agente de negocios, era denunciado el 4 de diciembre de 1691, una semana después de pregonada la pragmática, dándosele por perdido el coche valorado en 200 ducados y siendo condenado en 50 ducados por la contravención. El 19 de mayo de 1692 volvía a ser denunciado por reincidencia, como informaba la Sala al Consejo el 21. Esta vez se decretó la venta del coche y las mulas, una multa de 200 ducados y se le ordeno guardar la pragmática so pena de ser castigado *con mayor rigor*. Al intentar ejecutarse el auto, su hijo don Félix Carlos arguyó que sin licencia del embajador de Alemania, del que decía ser su contador, no podía responder y que el coche era del

de las obras del Retiro y veedor de las fuentes de la villa desde hacia 20 años. Reconocía haber sido maestro arquitecto hacía mucho tiempo, pero aseguraba que ya no ejercía esa actividad. El 29 de marzo de 1692 se dio auto por el que se le permitía ir en coche pero se le había de multar con 500 ducados si ejercía su antiguo oficio¹⁷⁵.

Pero otros poseedores de coche no pudieron volver a usarlo al ser declarados incluidos en la pragmática. Entre los primeros en quejarse estuvieron los escribanos, un gremio muy amplio con importantes diferencias de status¹⁷⁶. Los 7 excluidos del coche escribieron un memorial al rey solicitándole les fuera levantada

embajador, aunque según el Consejo, constaba por los autos que en las dos ocasiones en que fue denunciado llevaba el mismo coche y las mismas mulas.

La Sala también representaba al rey en esta consulta del 31 de mayo de 1692 que el 17 de diciembre del año anterior se había denunciado a Antonio Vanlier mercader de lonja, por traer coche contra la pragmática, dándosele por perdidos vehículo y mulas (valorados en 250 ducados) y siendo multado con 50 ducados por la contravención, aunque todo después se moderó en 2000 reales, apercibiéndosele que guardase la pragmática. Sin embargo, el 3 de mayo fue denunciado otra vez por el mismo delito y al tratar de multarle con 200 ducados, respondió que no los había de pagar porque era secretario del embajador de Alemania y que por eso el cochero llevaba la librea del embajador. El Consejo estaba harto preocupado a raíz de esta situación; en una consulta del 28 de mayo manifestaba que siguiendo estos ejemplos *procuraran todos los providos de poder traer coches valerse de embajadores para defraudar la ley*, preguntándose incrédulos como era posible que no valiéndole a nadie ser criado de su majestad para alcanzar el coche pudiera pensarse *que por ser criados de embajadores havian de tener esta permission tan en perjuicio del buen Gobierno*. El Consejo en su consulta del 31 de mayo daba por supuesta la malicia de los reos para excusarse de observar la pragmática y sobre su argumento de que eran criados del embajador de Alemania estaban convencidos *de ser falso y digno de mayor castigo*. Mantenían que permitir estas veleidades haría ilusorio lo mandado porque todos los prohibidos se valdrian de parecidos argumentos, por lo que el Consejo era de parecer que se ejecutara lo mandado por la Sala *y si fuere menester se pase a mayor castigo*, aunque sabedores de lo delicado de todo lo que concernía a los embajadores, proponían que

para excusar embarazos en la execucion VM mande prevenir y decir, por la parte donde toca, al embajador de Alemania que VM ha extrañado que de color a semejantes fraudes, y que si de ellos no se abstiene luego, y sin dilacion, no solamente seran castigados los que con tal dolo contravinieren, pero tambien lo seran los Cocheros aunque lleven su propia Librea.

Como ya adivinaban los consejeros no fue fácil desencocharlos, de hecho el rey ordenó al Consejo que los alcaldes cesen en estas *dilixencias contra los dos suxetos nombrados*, como se hizo. Más aún, el 20 de junio el Consejo advirtió a los alcaldes que cuando hubiera alguna diligencia que hacer *con criado o dependiente de ministro forastero*, no pasaran a la ejecución sin dar cuenta antes para que el monarca resolviera lo más conveniente, AHN Consejos Leg. 51438/1 y Libro 1277, fs. 360-361. Antonio Vanlierd aparecía como archero y mercader de lonja en la lista de 1684, Libro 1269, f. 100r. No obstante esto, don Juan Vanlierd probablemente hijo o hermano del anterior, fue declarado en marzo incluido en la pragmática sin que las investigaciones que se prosiguieron en su entorno familiar le sirvieran para poder encocharse, AHN Consejos Libro 1277, f. 111.

¹⁷⁵ AHN Consejos Libro 1277 fs. 65-75. Ya tenía coche en 1684, Libro 1269, f. 104v. Fueron sus testigos don Bernardo de Morones y Ceballos caballero Santiago, Antonio de Rujibal y don Pedro de Cuesta contadores, don Francisco Calderón de la Barca y don Miguel López Sobrado.

¹⁷⁶ M. Andrino Hernández, "La presencia notarial en el Madrid de los Austrias", en A. Eiras Roel (coord.), *Historia y documentación notarial en el Madrid del Siglo de Oro*, Guadalajara, 1992,

la prohibición. Decían que hallaban *desfavorecida y notada su profession*, cuando consideraban que esta era suficiente para poder ir en coche y cuando no eran muchos los que lo poseían entre ellos:

... mirandola como prerrogativa, ay en la profession de los Suplicantes todas las circunstancias de decoro que se requieren para concedersela: Y mas quando aun antes de la prohibicion de esta ley, se ha experimentado la moderacion de los Suplicantes, pues apenas en dos Comunidades tan numerosas, han sido siete las personas que han usado Coches, y estas necessitadas de el estado de su edad, y de su salud, de su puntualidad en las precisas horas de el Consejo, y de su obligacion en acudir a otras ocurrencias, que no permiten eleccion de horas; razon, que sola, pareció bastante al Comentador de la celebrada consulta del Consejo del año de 1619. en que se comprehendió este punto, para justificar esta permission, diziendo: Muy justo, es que los que para beneficio del Reyno, madrugan, y trasnochan, saliendo de sus comodidades, passando frios, calores, aguas, y vientos, gozen de esta prerrogativa¹⁷⁷.

Tratando de marcar distancias con los demás escribanos, manifestaban que la pragmática debía excluir del uso del coche a *los que solamente son Escribanos*, pero no a aquellos que tenían *la calidad de ser de Provincia, o el Numero, y por ella gozan estimables y honradas prerrogativas¹⁷⁸*. Pero en la consulta del 8 de mayo los consejeros desaprobaban la licencia y comentaban con acritud el memorial:

todas las razones sr que Representan los escribanos, las tubo el Consejo Presentes, quando consulto a VMagd la Nezesidad que havia de la Reforma en la suntuosidad de Trajes, y exceso de coches; con quien (usando de su Real clemenzia, y aplicando su probidencia a el mejor Uso, y Conserbazion de los Caudales de sus Vasallos) fue servido de conformarse VMagd, mandando se expidise, y Publicase la Prematica Referida, en que sea conozido la Grande utilidad publica, bien, Universal del Reyno, y provecho, que en ello ân Rezivido los Vasallos de VMagd a cuio exemplo, y, ymitacion, se tiene entendido, que en las Rejiones del Norte, despues de publicada esta Prematica en estos Reynos, se an echo y publicado Leyes que la ymitan por ser tan santa y justa.

especialmente pp. 198, 203 y ss. 223, 225, 238 y 244.

¹⁷⁷ BNM VE 191/83, fs. 1, 5-6r. El documento pasaba por las manos reales a fines de abril de 1692 con destino al Consejo, AHN Consejos Leg. 7205. Pocos escribanos tenían coche como aseveraba el memorial; la contabilización de 1684 traía 2 del número y 4 de provincias, Libro 1269, fs. 109, 117v y 109v, 110, 116 y 126 respectivamente. Eran personajes con un importante nivel económico, pues el valor de una escribanía del numero era de unos 13.000 ducados y el de una de provincia de unos 30.000, Andrino Hernández, "La presencia notarial", pp. 241-242. Es errónea su aseveración de que los escribanos habían conseguido en 1619 privilegio para ir en coche.

¹⁷⁸ BNM VE 191/83, f. 5r.

Dado su status, debían obedecer la pragmática y no tratar de esquivarla alzándose a mayores como habían hecho algunos incluso de forma subrepticia y así, ante la orden del rey, debían

haverse aquietado, asi por ser prezepto de VMagd que es lo Prinzipal y ymbiolable como por la utilidad publica que de esto sea seguido, y quando se allan con las obligaciones Prendas, y Grado que Representan en su memorial les yncumbia mayor resignazion y obediencia a executar la Voluntad de VMagd, a lo qual parece que faltan con semejantes Representaçiones mirando mas a sus comodidades, y gastos superfluos, que a los Referidos, y para defraudar el prezepto de la Prematica procuraron los que tenian el titulo honorifico de Secri^{os} de VMagd de valerse de el para el uso de los coches y algunos que no le tenian solizitaron el que VMagd los honrrase con el titulo de tales secr^{os} a que se ocurrio por el Conssejo declarando que mientras exerziesen el ofizio de escribanos no tubiesen el titulo honorifico de secretarios de Vmagd, y biendose por todas partes frustrados sus intentos han ocurrido con el memorial.

Los consejeros representaron al rey, que se mostró de acuerdo, que los escribanos estaban comprendidos *en lo literal de la pragmática*. Arguyeron además que abrir la mano era *ejemplar pernicioso* pues empezando una vez a dispensar se *arruinara del todo el edificio* de la ley.

También fueron desencochados otros importantes personajes como Juan Félix de Ribera, escribano de rentas de Madrid que había jurado el cargo de secretario real el 29 de noviembre. Un alcalde le denunció por *no ser compatible* practicar ambos oficios, requisándosele coche y mulas y siendo multado con 50 ducados. Félix de Ribera presentó en la Sala su título de secretario, pero en enero de 1692 se le notificó que no dejando el oficio de escribano, *queda prohibido de traer coche*, ordenándose también que le fuera devuelto el vehículo y no le fuera cobrada la multa¹⁷⁹. El 7 de mayo de 1692 el Consejo de Castilla recibía una consulta del rey con otra del de Inquisición en la que se pedía permiso de coche para don José García Remón, secretario de actos positivos del tribunal de Cuenca. Los de Inquisición afirmaban que era de conocida calidad y había gozado de empleos honoríficos (tesorero del Consejo de Hacienda) y en ellos había cumplido muy enteramente con su obligación y se había mantenido siempre,

¹⁷⁹ AHN Consejos Libro 1277, fs. 2-3.

en muy regular dezenzia y usando de coche y por el aczidente de los tiempos, se alla en el exerzizio de ofizial mayor de una de las secretarias de el ayuntamiento de Madrid y siendo preziso para su exerzizio la calidad de ssnº Real a ttemidº Justam.te se le quiera comprehender en la prohivizºn del huso de coche, de que se a abstenido hasta ahora.

Pedían entonces que no se le declarara incluso en la pragmática, pero si lo estuviera, que se le permitiera usar el coche *por secretario del sstº ôfizio*. Pero el Consejo de Castilla se opuso el 20 de mayo, recordando que con la pragmática, que tuvo por su *prinzipal fin la reforma de los Gasttos superfluos* se atendió sobre todo al remedio

*en aquellos que viven y se mantienen solo de sus ofizios, que no pudiendo rendir en esttos tiempos aun para lo nezesario para lo suprefluo era preziso se baliesen los que los exerzen de medios de mayor ynconveniente, no siendo menor el que no se areglasen a solo la dezenzia que por su grado y ocupazºn les deve ser permitida quando no se trato de un remedio Unibersal que abrazase a ttodos, esttados, sin que por esto se aya graduado la calidad de cada exerzizio ni de los yndibiduos que los tienen, si solo ocurridose a que con lo nezesario faltase a las obligaziones cada uno de su ministerio*¹⁸⁰.

Otro desencochado fue don Juan Antonio de Hoyo tesorero de la Mesta y agente general del deán y Cabildo de la Iglesia de Toledo, que en diciembre de 1691 pidió ser declarado fuera de la prohibición sin lograrlo, a pesar de su posición social y de sus apoyos¹⁸¹. También por entonces, fue excluido del coche don Juan de Córdoba secretario mayor de la visita general y eclesiástica de Madrid, *puesto de mucha estimacion y autoridad* tanto por los negocios *tan grandes como se*

¹⁸⁰ AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁸¹ El tesorero argumentaba que era *persona de confianza para la principal correspondencia con los agentes particulares y receptores que tiene dicha iglesia en esta corte y en las chancillerias de Valladolid y Granada* donde hay agentes de título, pero no lo era ni lo había sido de hombres de negocios ni de persona alguna. Además de ser noble, venía de Trasmiera, poseía patronatos, capillas, mayorazgos y otras preeminencias, su situación económica era la suficiente para poder mantener el coche *que ha traído siempre*, salvo desde que se publicó la pragmática. Pedía la licencia porque sería *desconocido desdoro a la calidad y lustre de mi parte que por ser persona de confianza de la santa iglesia de Toledo se hubiese de regular por los demas agentes que estan sujetos a los pleitos que solicitan de cada particular*. Los contactos del tesorero no tardaron en mirar por él. El deán y Cabildo de Toledo escribieron al Consejo que era conocido por su notoria calidad y los parientes de grande graduación que tenía, que aquella era su única ocupación y que mayor y achacoso para asistir a su empleo, le era necesario el coche, *no tanto por su decençia, quanto por poder acudir a las dependencias de su Cargo*, porque *pudiviendo por si tenerle, pareze no lo desmerezera por Agente de esta Stª Yglesia*, AHN Consejos Libro 1276, fs. 189-191.

ofrecen como por estar todos los demas ministros de dicho tribunal debajo de mi obediencia. La misma suerte tuvieron don Domingo de Hereño soldado de la guarda de corps y caballero hijodalgo, que no ejercía desde hacía 5 años el oficio de *mercader ni otro de puerta de calle ni de lonja* y mantenía su casa gracias a sus rebaños de ganado de la cabaña real y Jorge de Santos, teniente de armero de su majestad de *nobleza notoria*, que 12 años atrás había sido platero de oro, pero ya no lo era¹⁸².

Es más que probable que algunos de estos personajes volvieran a usar del coche porque tras estos primeros movimientos, porque el 13 de febrero de 1693 el rey resolvió que *si alguna de las personas a quienes por la pragmática se prohíbe el tener coche quisiera conseguir esta gracia se le permita procurando sacar desta licencia la maior cantidad que sea posible*¹⁸³. Nada sabemos de esto aunque nos consta que la compra de algunas licencias no interrumpió el proceso abierto por la pragmática y hubo nuevas prohibiciones¹⁸⁴. Así, le sucedió a doña Ana Díaz, viuda de la corte que había prestado su coche a doña Francisca Martín mujer de don Francisco Theran su hijo, a quien le fue embargado el vehículo y se le multó con 150 ducados *suponiendo que el coche era suyo* y que con el había contravenido la pragmática. A pesar de los testigos a su favor, el 26 de febrero de 1695 se declaró que doña Ana estaba incluida en la pragmática. En junio de ese año Juan Pérez Martínez, guantero de cámara del rey, escribía un memorial en el que suplicaba se le diera licencia para poder tener *Coche o calesa con quatro ruedas para si con este medio y el favor de Dios puede lograr la salud de su mug.r*, gravemente enferma. En 4 de julio los consejeros manifestaban que era claro que el *exerçio de Guantero con tienda en la calle mayor se ôppone a lo expreso de la Real Pragmatica de VM en que se prohíbe traher Coche a semejantes personas*. Por ello y porque *fuera exemplar perjudiçial*, eran de parecer que no se le concediera la licencia, a lo que se avino el rey. Más suerte tuvo un importante

Aparecía como don Antonio de Hoyo en la lista de 1684, Libro 1269, f. 97.

¹⁸² AHN Consejos Libro 1276, fs. 194, 276 y 277-279. Jorge de Santos tenía ya jurada su plaza de armero, pero no convenció al Consejo.

¹⁸³ AHN Consejos Leg. 51438/1.

¹⁸⁴ Por lo demás, la lucha contra el lujo en los coches continuaba, como parece deducirse del hecho de que el regidor madrileño Francisco de las Heras fuera juzgado en 1693 por usar coche en contravención de la pragmática, cfr. Ángel Alloza, *La vara quebrada de la justicia. Un estudio histórico sobre la delincuencia madrileña entre los siglos XVI y XVIII*, Madrid, 2000, p. 109.

escribano, Juan Mazón de Benavides, para quien el 23 de marzo de 1696 el monarca decidía le fuera dada licencia para traer coche no obstante ser escribano del numero en atención a sus servicios en el Ayuntamiento de Madrid y *hallarse condecorado con el título de mi secretario*¹⁸⁵.

•••••

El movimiento reformista iniciado en 1674 y continuado en 1678, 1684 y 1691 gracias a sendas pragmáticas parece haber alcanzado al menos un relativo éxito, teniendo en cuenta que parte de sus mismos fundamentos quedaban hechos añicos cuando se daba marcha atrás a la ley (como sucediera en 1678 con la prohibición de las mulas) o cuando se vendían licencias a quienes hacía apenas unos meses se había desencochoado sin remedio, (como pasó en 1693). Pero estas aparentes contradicciones, en realidad significaban que era necesario mostrarse permeable o flexible en la necesidad de asegurar cierta movilidad social y sobre todo en el camino a la verdadera razón de ser de todas la reforma: la restricción del coche a una pequeña elite cortesana, que si bien es cierto que se había ido ampliando con el paso del tiempo no había experimentado un gran crecimiento. Esto se hace evidente a la vista de los datos de poseedores de coche en Madrid en 1684, cuando se confeccionó un registro para su fiscalización¹⁸⁶. Los datos de Sevilla, muestran

¹⁸⁵ AHN Consejos Libro 1280, fs. 56-64v y Leg. 51438/1.

¹⁸⁶ Janine Fayard manejó este documento y aseguró que aparecían en el 1001 usuarios de coche y 1120 vehículos, extremos ambos incorrectos, *Los miembros del Consejo de Castilla (1621-1746)*, Madrid, 1982, pp. 430-431. La primera afirmación es falsa porque con las numerosas repeticiones del listado, el numero de poseedores de coche en la corte ascendía a unos 900. En cuanto al numero de carruajes, este era sustancialmente mayor, pues en la pesquisa sólo aparecía un máximo de dos vehículos, siendo así que numerosos nobles tenía 3, 4 o 5 coches. Así, según 10 inventarios de bienes escogidos al azar entre 1651 y 1717 tenemos las siguientes cifras. El conde de Sástago poseía en 1651 1 coche, 2 la condesa de Montalbán en 1660, la condesa de Oñate poseía 5 carruajes en 1684, el marques de Santa Cruz en 1693 tenía 2 coches, 2 vehículos en 1675 el marques de Castromonte, en la misma fecha poseía 3 vehículos el conde de Molina, no menos de 7 el duque de Montalto en 1672 y 5 en 1704 el duque de Arcos, el conde de la Roca en 1651 poseía 2 coches, los mismos que el marqués de Francavilla en 1717; es decir 31 carruajes y 10 títulos o lo que es lo mismo una media aritmética de 3,1 coches por título que hace pensar en la necesidad de calcular a la alta la cifra de coches de los titulados. (Los datos respectivos en AHPM, 7682, f. 583, AHPM, 7490, f. 116; AHPM, 11162, f. 65; AHPM, 11049, f. 191; AHPM, 12436, f. 173; AHPM, 12006, f. 386; AHPM, 10855, fs. 253-254; AHPM, 11564, f. 107; AHPM, 6253, f. 1047 y AHPM, 14087, f. 459v.)

En cualquier caso, el listado de 1684 dificulta sacar conclusiones exactas porque aproximadamente 350 personajes aparecen sin ocupación señalada, es decir, el 39% del total. No obstante, de los 550 personajes restantes podemos decir lo siguiente: había algo más de 170 titulados, que ascendían al 20 % del total de madrileños con coche. Muy lejos de ellos estaban

algunos cambios, dada la particular actividad comercial de la ciudad, pero siguen incidiendo en esa línea¹⁸⁷.

consejeros, secretarios y abogados de los Consejos, aproximadamente el 14 % del total. Los eclesiásticos eran el 4,8 % del total, los caballeros de ordenes militares alcanzaban el 4,5 %, los regidores eran el 2%, los abogados eran menos del 1%, mientras que mercaderes y asentistas, arrendadores y hombres de negocios en conjunto, no llegaban al 2 % del total. Estas cifras, aunque parciales, muestran una tendencia clara; el número de encochados en la corte no había aumentado demasiado desde el final de la institucionalización (la cifra de 900 poseedores de coche coincide con la contabilización de 1637) y estos seguían perteneciendo en su inmensa mayoría al estamento privilegiado, a los cortesanos más conspicuos, nobles, caballeros, consejeros y ministros.

¹⁸⁷ En la Sevilla de la primera mitad del XVII, el uso del coche es cosa de privilegiados, no sólo de ricos. La distribución social del gasto en carruajes muestra que la nobleza acapara el 40,3 %, los funcionarios el 29 %, los mercaderes, el 27, quedando para otras categorías cantidades ínfimas, J. Aguado de los Reyes, *Riqueza y sociedad en la Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, 1994, pp. 23, 30, 201 y 203.

**PODER, LUJO Y CONFLICTO:
COCHES, CARROZAS Y SILLAS DE MANO
EN LA CORTE DE LOS AUSTRIAS,
1550-1700**

ALEJANDRO LOPEZ ALVAREZ

Director de Tesis: Prof. José Martínez Millán

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID
Facultad de Filosofía y Letras
Departamento de Historia Moderna**

Junio de 2004

T. II

FFL-GH
334
v.2

FFL-GH

334

v.2

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE MADRID



5407097460

**PODER, LUJO Y CONFLICTO:
COCHES, CARROZAS Y SILLAS DE MANO
EN LA CORTE DE LOS AUSTRIAS,
1550-1700**

ALEJANDRO LOPEZ ALVAREZ

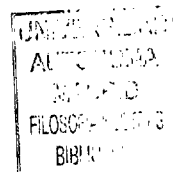
Director de Tesis: Prof. José Martínez Millán

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID
Facultad de Filosofía y Letras
Departamento de Historia Moderna

Junio de 2004

T. II

UNIVERSIDAD AUTONOMA MADRID REGISTRO GENERAL
Entrada 01 Nº. 200400011336 09/06/04 12:01:58



TERCERA PARTE

EL DEBATE SOBRE EL USO DEL COCHE

El debate sobre el uso de los coches alcanzó a toda la sociedad cortesana, pero alcanzó un enorme eco entre los literatos. Numerosos autores opinaron sobre el uso del coche y lo hicieron casi de forma exclusiva siguiendo la política restrictiva que trataba de imponer la Monarquía¹. Si la literatura de la época puede ilustrar algo en relación al coche es justamente eso, quién debía usarlo y sobre todo, quién no debía hacerlo. La multitud de autores que se ocuparon de ello, la enorme abundancia de los motivos utilizados y la continuidad de la crítica hacen pensar que la novela y, sobre todo, la comedia, tuvieron no poco que ver con el intento de consolidar el coche como un atributo cortesano.

Todos los tópicos creados sobre el uso del coche se hallaban destinados a patentizar que este era uno de los símbolos más destacados de status social. Fuera una u otra la forma que adoptaran los comentarios literarios, era evidente que el coche era y debía seguir siendo monopolio de caballeros y nobles, un bien naturalmente unido a las jerarquías dominantes en la escala social. De hecho, si consideramos cuáles son los tópicos más habituales sobre el coche en la literatura escrita entre 1550 y 1700 veremos que giraron en torno a un par de preocupaciones: la abundancia de coches, especialmente en la corte, la presión social por su uso dado su valor como elemento de diferenciación y status, el desorden moral que acarreaba en manos de la mujer y la bajeza de los cocheros. Aunque es cierto que hubo otros temas secundarios, o algún subgénero literario que mostró el coche de forma muy específica, como las relaciones festivas, el grueso de las opiniones aparecidas en la literatura pueden agruparse en estos 4 temas, que por otra parte no dejaron de tener una estrecha relación entre sí,

¹ Brioso Santos llamó la atención acerca del hecho que un estudio histórico basado en la literatura puede dar lugar a falsas conclusiones de no tener en cuenta la profunda deformación de la realidad acometida por las fuentes literarias y el sesgo intencionado que esa deformación revestía. Ello explica la ausencia de ciertos asuntos y la repetición tópica de otros, *Sevilla en la prosa de ficción del Siglo de Oro*, Sevilla, 1998, pp. 36-37 y 388. Aquellos que han analizado a fondo la comedia del Siglo de Oro no dudan en apercibirnos contra su supuesto retrato de la realidad; para Aubrun el teatro ofrece al historiador un testimonio relativamente sospechoso y siempre superficial, de las realidades españolas del XVII, Ch. Vincent Aubrun, *La comedia española (1600-1680)*, Madrid, 1968, p. 11, mientras que. Maravall subrayaba que las comedias eran una gran campaña de propaganda social destinada a difundir y fortalecer la sociedad monárquico señorial, J.A. Maravall, *Teatro y literatura en la sociedad barroca*, Barcelona, 1990, pp. 13-15.

reforzándose mutuamente y contribuyendo a dibujar y a conformar la opinión que hubo en la época sobre los coches².

² Como otros temas literarios que surgieron en la época, el uso del coche tuvo un claro contenido propagandístico y polémico, como sucedió con el villano, Noël Salomon, *Lo villano en el teatro del Siglo de Oro*, Madrid, 1985, o con el arbitrista, véase, Jean Vilar, *Literatura y economía. La figura satírica del arbitrista en el Siglo de Oro*, Madrid, 1973, pp. 139-140 y 148.

CAPITULO 6

EL IMPACTO DEL COCHE EN LA CORTE. SU REFLEJO EN LA LITERATURA

El coche cambió la corte en unos pocos decenios. Desde la cumbre de la organización política de la Monarquía, el rey llevó a cabo una renovación de la caballeriza y la etiqueta palaciega en la que el coche tenía un importante papel. Su uso fue extendiéndose entre altos ministros, aristócratas y otros estratos sociales. Pero su impacto fue más lejos, impregnando los modos de construir y concebir la corte, produciendo nuevas formas de expresión de las relaciones sociales o nuevas formas de delincuencia, que produjeron a su vez nuevas formas de control social³.

1. ALGUNAS PECULIARIDADES DE LOS COCHES

Para comprender el porqué de algunos de los lugares comunes, tópicos e ideas que surgieron a raíz de la aparición y extensión del uso del coche en la corte, es necesario tener en cuenta varias características propias de estos vehículos. La primera de ellas, sin duda alguna, fue su marcado cariz de objeto suntuario, mucho más importante que el de mero objeto práctico. Pero más o menos decorado, más o menos rico, el coche necesitaba en cualquier caso de un tiro de caballos y un cochero, lo que significaba que no era un bien accesible.

³ El análisis del papel del coche en la corte ha de contribuir a conocer mejor las llamadas percepciones de lo urbano, el sentir la ciudad, cfr. A. Marcos Martín, "Percepciones materiales e imaginario urbano en la España Moderna", en J.I. Fortea Pérez (Dir.), *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*, Santander, 1997, pp. 16-50.

Sólo esto, unido a las restricciones impuestas desde muy pronto, condujeron a una gran presión social por tener y usar coche en Castilla, presión que aumentó considerablemente a raíz de la institucionalización de su uso. Ello explica en parte que la opinión sobre estos vehículos estaba muy mediatizada por su valoración, que era en extremo positiva.

Pero otras circunstancias venían a influir en la percepción del uso del coche, como fue su novedad, algo de lo que hubo conciencia al menos hasta 1620-1630. El coche sorprendía porque se había introducido donde antes no existía y porque su aumento se percibió, como lo era, exponencial. Su presencia por decenas en algunas de las grandes ciudades castellanas y andaluzas pareció a muchos una invasión de espacios destinados antes a los paseantes o al caballo. Era aquí donde la materialidad de los vehículos jugaba un importante papel, porque la densidad cocheril se agudizaba si atendemos a las características constructivas de los coches. Uno con dos caballos o dos mulas podía alcanzar los 9 metros de longitud, los 12 con 4 animales y los 15 metros si llevaba un tiro de 6. La mayor parte de los coches llevaban sólo dos caballos y más tarde dos mulas, pero los de cuatro de algunos nobles, consejeros y ministros no fueron infrecuentes y aun los de 6, como la costumbre de los tiros largos, y podemos imaginar lo que parecería un paseo urbano o una plaza con sólo 10 o 12 de ellos... Qué decir de los coches reales que salían las más de las veces acompañados de palacio por guardias y soldados y criados a pie y a caballo en largos cortejos o los de los grandes señores a menudo también con sus caballerizos, pajes, escuderos⁴. Ciertas características de los carruajes contribuían sin duda a potenciar la sensación de invasión cocheril a la que iban unidos otros peligros más reales. Dado que muchas callejuelas de la corte eran inaccesibles para ellos, los coches se concentraban en los lugares de paseo, avenidas amplias y plazas. La movilidad no sólo venía determinada por los lugares accesibles en la ciudad, sino por la propia idiosincrasia de los vehículos; aunque con el tiempo se fue ganando en ligereza, solidez y posibilidades de giro, hasta la generalización de la berlina en el

⁴ Repárese en el cortejo de *mas de cincuenta sillas y otras tantas carrozas enfiladas, que al salir del palacio de la señora duquesa de Frías tomaban la dirección del de los duques de Uceda, Condesa d'Aulnoy, Viaje por España...*, vol. II, p. 55. En 1634 se denunciaba la aglomeración que se producía al salir de la comedia de noche sobre todo, cuando se estaban *empampanados dos y tres días sin poder salir del corral todos los dueños de los coches ni la gente de a pie, y subceden muchas pendencias*, J.M. Díez Borque, *Sociedad y teatro en la España de Lope de Vega*,

siglo XVIII, los coches eran por lo general vehículos muy grandes, difíciles de desplazar y limitados en las maniobras, sobre todo cuando se hallaban juntos cierto número. Todas estas circunstancias contribuyeron a que no sólo se impusieran físicamente en la ciudad, sino que llegaran a transformar su espacio para poder permitir el desenvolvimiento del poder con más facilidad.

También influyeron en la valoración del coche cortesano, otras características de los coches. Paradójicamente, eran a pesar de su masividad, tamaño y movilidad, muy vulnerables y eso mismo les hacía también peligrosos. En primer lugar, por los propios caminos y firmes, no siempre demasiado sólidos⁵. Inseguros por su sistema de tracción, no era infrecuente que asombrados los caballos, como se decía, estos salieran a la carrera y pusieran en peligro la vida del ocupante⁶. También era peligrosa la arriesgada la conducción para los cocheros, dado que iban montados en uno de los animales del tiro⁷, pero sobre todo, podían ser muy peligrosos para quien se cruzara en su camino⁸. Por sus

Barcelona, 1978, p. 172.

⁵ Yendo en carroza Felipe III por el puerto de la Fuenfría, estuvo a punto de caer por un precipicio debido a un corrimiento de tierras, salvándose la familia real porque los lacayos sostuvieron en el aire el vehículo. Como recompensa se dieron buenos empleos, entre ellos varas de alguaciles de corte, Julio Chifflet, *Relación de lo que he visto y sabido y oído tanto de cosas bellas como curiosas en el viaje que su magestad ha hecho a El Escorial en este año 1656*, en Gregorio de Andrés, *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo el Real de El Escorial*, Madrid, 1967, vol. VII, p. 411.

⁶ En 1634 unos caballos se asombraron y saliendo cuesta abajo esbarataron el coche, y mataron a aun caballero que iba en él. Un consejero de Aragón murió en 1659 al arrojarle de un coche q iba corriendo por ir disparadas las mulas y se libraron los demas q iban dentro q no se arrojaron, Jesuitas, *Cartas*, vol. I, p. 81 y AHN Consejos, Libro 2029, f. 63v, respectivamente. Los tiros podían también ser peligrosos, en 1662 el hijo de duque de Haro estaba al borde de la muerte, lanzando sangre por todos los sentidos se cuatro coces que le dio una mula de su coche, Anónimo, *Avisos*, BAE, 222, p. 277.

⁷ Una mula encabritada lanzó en 1677 al cochero del gobernador de Valencia al suelo, que murió al pasarle la rueda por el cuello, J. Aierdi, *Dietari*, p. 375.

⁸ Podían fácilmente matar a una persona o animal, como sucedió en junio de 1658, cuando el coche del rey atropelló un jumentillo al que hizo pedazos, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 189. Santurrones y reliquias parecían no obstante buena protección, como sucedió 1635 a los que fueron a ver a la monja de Carrión que llegaba en coche a Palencia; debido a la muchedumbre que se acercaba al vehículo, a varios cogieron las ruedas por el cuerpo, a unos por el cuello y a otros por medio de las sienes, y quedaban tan buenos y sanos como si no hubieran padecido. Deleito y Piñuela, *La vida religiosa española bajo el cuarto Felipe*, Madrid, 1963, p. 210. También Jesuitas, *Cartas*, vol. I, pp. 153, 154, 159, etc. En 1696 al sacar el cuerpo de San Isidro para llevarlo a la reina madre, un coche atropelló a un muchacho al que se introdujo en la sobrecaja de donde abian sacado al Stº y ystantaneamente qedo bueno sin lesion ninguna, BNM Mss. 10241, f. 133.

características constructivas también eran víctimas de los elementos, como inundaciones⁹ o temporales¹⁰, se atoraban con facilidad¹¹, su estabilidad no siempre era perfecta, de ahí que no fueran infrecuentes las caídas de ellos y los aparatosos accidentes¹² y andaban necesitados de cuidados y reparos a menudo. También eran ruidosos. Cocheros y otros criados se encargaban de engrasar los ejes de los carruajes, pero ello no obviaba los malos pavimentos de cantos, los cintarazos del cochero y el sonido de una máquina de 500 kilos de peso lanzada a

⁹ En las inundaciones del Guadalquivir de 1618, se vio pasar en Sevilla por el río una litera con los machos ahogados. El correo de Madrid decía haber visto en el camino como *se anegó una litera con unos caballeros, que no han parecido mas y también un coche cargado de viajeros, de los que de doze personas no se escapó mas que un fraile y un mancebo y el cochero que corto las cuerdas a las mulas*. A Sanlúcar llevó el río un coche y dos literas con sus pasajeros ahogados, Alan Soons, "Una relacion de la riada del Guadalquivir de 1618, botón de muestra de los impresos sobre desastres", *Archivo hispalense*, t. LXXV, 1992, pp. 31-38.

¹⁰ En 1637 hubo en Madrid un huracán de aire tan fuerte que durante tres cuartos de hora que muchos coches volcaron y otros chocaron y se hicieron pedazos, mientras en 1646 a causa de una borrasca de aire y nieve en el puerto de Guadarrama volcaba el coche del conde de Molina, Jesuitas, *Cartas*, vol. II p. 147 y vol. VI, p. 228. Yendo el rey de Francia a Nancy en 1636 cayó un rayo *que mato los cavallos y cochero de su carroza, y uno de los que ivan dentro*, cfr. Hernando de Camargo, *Emporio historial de nuevas y varios sucessos en toda la Europa, especialmente en España desde el año de mil y quinientos hasta el de 1647*, BNM, Mss. 2575, f. 172 v.

¹¹ Francisco de Villapadierna escribía, a fines de 1597, al corregidor de Toro, Diego Sarmiento de Acuña, sobre el camino que acaba de hacer *que en todo el no abia sino lodo y llober desde la mañana asta la noche, que con traer el coche quatro mulas algunas beces tenían que haçer en los pantanos*, cfr. RAE Ms. 73 f. 444. En 1658 fue el rey a Aranjuez y *se le atascó el coche hasta los cubos, de modo que estuvo mas de dos horas para salir esperando el de los Medios que le seguía, con cuyas mulas, en compañía de los que le tiraban, salió, y vino tan helado a la vuelta que no podia entrar en calor, y con una punta de gota en un pie, de que esta ya bueno*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 156. Barrionuevo traía también en un aviso de 1658 la noticia de un coche de damas atascado en el río, *sin que le pudieran sacar dos mulas*. Las damas tuvieron que ser sacadas a hombros, *ibidem*, BAE, 222, p. 179. Precisamente en el río se tenía mucho cuidado con los coches y la seguridad del monarca. En 1684 se mandó bajo multa de 4 ducados a los carreteros, que las carretas que entraban en la corte hicieran cierto recorrido para consolidar la arena del paseo a orillas del río para que pasaran más seguros los reales coches, debido a las avenidas tan fuertes habidas, *que tendra ymposibilidad el que los coches puedan subir y vaxar en el paseo y para que tenga facilidad combiene lo huellen y pisen las carretas de bueyes que entran en esta Corte*, AVM Secretaria, 3-162-30.

¹² De uno de estos estuvo el marques de Burgau 3 días en cama, *Diario de Hans Khevenhüller...*, p. 505. Desde Andujar relataba Quevedo en 1624 el accidente del coche del Almirante, en el que iban seis, que quedaron *descalabrados*, M. Bernal Rodríguez, *Demostraciones que hizo el duque VIII de Medina Sidonia a la presencia de S.M. el rey Felipe IV en el Bosque de Doñana*, Sevilla, 1994, pp. 33-37. En 1645, cuando el volcado del coche del conde de Mora, él *salía bien descalabrado, y los demas señores mal aporreados*, Jesuitas, *Cartas*, vol. VI, p. 137. La familia del comerciante saboyano Lantery sufrió un accidente en 1699 cerca del convento de Nuestra Señora de la Victoria en el Puerto de Santa María, cuando el cochero volcó y a punto estuvo de matar a todos, quedando la calesa completamente destrozada. Creyéndolo milagro, el yerno de Lantery hizo pintar el suceso y poner el cuadro en la capilla de Nuestra Señora, cfr. Bustos Rodríguez, *Un comerciante saboyano...*, p. 337-338. En 1656 volviendo del campo don Pedro de Velasco, juez de la capilla real *se le volcó el coche y se le salto un ojo*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 4.

velocidades punta de casi 40 kilómetros por hora¹³. Por último, sus traqueteos y movimientos podían ser incómodos y poco aconsejables en determinadas circunstancias, como el embarazo femenino¹⁴. Estas características contribuyeron sin duda, aunque es difícil medir en qué grado, a aderezar los tópicos del coche en la corte.

2. EL IMPACTO DEL COCHE EN LA CIUDAD

La introducción y la extensión del uso del coche provocaron cambios de índole urbanística, esto es, sobre las vías, el tráfico, el estacionamiento, la limpieza y la construcción de la ciudad y otras de índole policial, más orientadas al control del tráfico y a la disciplina social¹⁵.

2.1. CAMBIOS EN EL ESPACIO URBANO DE LA CORTE. TOLEDO, VALLADOLID, SEVILLA Y MADRID, 1570-1606

¹³ Su velocidad impresionaba en épocas en las que en mula se podían hacer unos 50 Km. diarios y en las que los cortejos reales recorrían al día de 20 a 40 kilómetros, P. Gan Giménez, "Un viaje de Cordoba a Compostela en 1612", *Chronica Nova*, 18, 1990, pp. 383-444 y J. Jurado Sánchez, "Los viajes reales...", p. 552. Por ello fueron famosos los viajes del conde duque, que salía a las cinco de la mañana a Loeches y volvía aquel mismo día a Madrid, con las 80 mulas en tres coches de a seis, otras tantas en la parada, tres carros de a cuatro y las demás de criados, cubriendo las cuatro leguas y media de camino en dos horas como relataba asombrado un aviso, Anónimo, *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, p. 169. El viajero francés Antonio de Brunel que se hallaba en España en 1665, escribía con sorpresa que el rey iba y volvía con frecuencia de Aranjuez, pero visto *con que velocidad las hace con seis mulas que lanzan casi siempre a plena carrera*, hasta que a mitad de camino encuentran otras seis que lo llevan a Madrid, no le parece tan incómodo *puesto que en hacer esas siete leguas apenas si gasta más de tres horas*, Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 280.

¹⁴ El coche no era adecuado para las mujeres embarazadas. Así, se dudaba como transportar a Aranjuez a la duquesa de Uceda embarazada, si en silla o en litera, B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, p. 188. De hecho, casi alumbró la reina en el coche en septiembre de 1607 habiendo caminado toda la noche en el vehículo desde El Escorial a Madrid, *donde llegó una hora antes que pariese*, Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas...*, p. 28. El día de San Blas de 1625, cierta *dama muy conocida y muy preñada*, dándole *los dolores del parto; hubo de parir en el coche en que iba, deteniéndose los demás coches*. Como apostillaba el avisador, *fue extraño suceso y la dijeron lindos chistes*, *Noticias de Madrid, 1621-1627*, p. 113. A pesar de todo, en 1657, saliendo la marquesa de Camarasa de visitar a la condesa de Peñaranda *estuvo un bien poco de no parir en la silla*, y apenas la sacaron de ella cuando dio a luz, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 135.

¹⁵ Unas y otras practicas fueron de la mano, sin que hubiera una clara separación entre ellas, como correspondía al desarrollo de la ciencia policial en la época, Pedro Fraile, *La otra ciudad del Rey. Ciencia de policía y organización urbana en España*, Madrid, 1997.

En toda Europa a partir de 1550 se puso de manifiesto la incoherencia existente entre las ciudades formadas en la Edad Media y las nuevas exigencias de la cultura visual en lo que Benevolo ha llamado la difícil adecuación a las reglas de la perspectiva¹⁶. Precisamente en el momento que se extendía el uso de los coches en la península, se debatía en muchas ciudades la renovación de parte de sus entramados medievales, en un proceso en el que la influencia que los vehículos tuvieron es aun poco conocida. Sabemos no obstante, que los coches contribuyeron de manera importante a la evolución del trazado viario, lo que condujo a la regularización de las calles, al ensanchamiento y derribo de los obstáculos, a la transformación de las vías en tramos más anchos y rectos y a la proliferación y mejora de zonas de paseo, como se hizo en Valladolid, Madrid y Sevilla especialmente¹⁷.

La mejora de los accesos por las puertas de las murallas, así como del trazado de las calles y el aumento de su anchura empezaron ya en la década de 1570 en diversas ciudades¹⁸. La nueva ciudad cortesana tenía que ofrecer el

¹⁶ Leonardo Benevolo, *La ciudad europea*, Barcelona, 1993, cap. 5.

¹⁷ AA.VV., *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, 1968, pp. 182-183. A.J. Albardonero Freire muestra con numerosos ejemplos que el uso del coche influyó en el desarrollo urbanístico en Sevilla en la segunda mitad del Quinientos. Así el coche vio aparecer importantes escenarios urbanos de los que pronto se adueñó, como la alameda de Hércules y la plaza de San Francisco. Se pavimentaron las calles, que también se trazaron más rectas y desprovistas de salientes y obstáculos y se mejoraron plazas, paseos y entradas de la ciudad, intentando facilitar su tránsito y su disfrute, cfr. *El urbanismo de Sevilla...*, pp. 61, 81-84, 155-158, 191-198 y 255. De forma puntual se hacen eco del asunto en Madrid de Iñiguez Almech, G. de Andrés, Álvarez Ezquerro, Cámara Muñoz y algún otro. No faltan los que no mencionan el asunto a pesar de su trascendencia en la configuración urbana, cfr. J. L. González García, "De ornato y policía en Madrid: Casas principales y ordenación viaria en el Renacimiento", *Anales de Historia del Arte*, 5, 1997, pp. 99-117.

¹⁸ Ma Dolores Puchol Caballero, *Urbanismo del Renacimiento en la ciudad de Córdoba*, Córdoba, 1992, pp. 151 y ss. Cuando en 1572 el concejo cordobés se planteó cerrar con un mármol una de las puertas de la villa para conservar el pavimento dañado por el paso de carretas, decidió finalmente prohibirles a estas ciertas calles y entradas y no poner el mármol que perjudicaría a los coches y las literas, *ibidem*, p. 199. En 1574 en Valencia parece haberse hecho lo contrario, como se deduce de un pago a un carpintero *por certa obra que ha fet en los ulls portals xics de la ciutat per a que per aquells no pugan passar cotxes*, cfr. Rodrigo Zarzosa, *Carruajes del Palacio...*, p. 42. En algún lugar se levantaron protecciones para impedir el estacionamiento de coches en espacios inadecuados, como se hizo alrededor de la Lonja Sevillana según mantiene González Tascón, *Catálogo de la exposición, Felipe II. Los ingenios y las máquinas...*, p. 89. También Albardonero Freire, *El urbanismo de Sevilla...*, p. 223.

Más adelante se limitó su tránsito en ciertas zonas, mientras que en otras se preveían medidas para este. Así, las ordenanzas de Logroño de 1607 prohibían el paso de coches por la ciudad salvo con licencia del concejo, bajo multa de 2000 mrs. Las ordenanzas murcianas de 1695 decían que era justo que las plazas, y calles de la Ciudad esté deocupadas, y libres sin impedimento alguno

espectáculo de calles largas y amplias plazas que los coches requerían para su desenvolvimiento, premisas que no se dieron por ejemplo en Toledo¹⁹, pero si en Valladolid, donde tras del incendio de 1561, Felipe II mando que se trazase una plaza y calles rectas²⁰.

Madrid, desde 1561 corte de la Monarquía, también experimentó numerosos cambios derivados del uso del coche. Su accidentado relieve contribuyó a que la mayor parte de la circulación rodada y desde luego los espacios representativos, se concentrara en una suerte de triángulo con un vértice en la plaza del alcázar y dos lados, Atocha y Mayor, unidos por un tercero, los Prados, de forma que si bien la ubicación de Madrid no era por uno de sus lados la más apta para los vehículos, por otro dio lugar a amplios espacios en los que los coches pudieron desenvolverse con más facilidad²¹.

tanto para el *passo de los coches, carros, y otras bestias, como por el adorno, y policia, y paso de las gentes*, cfr. *Ordenanzas del campo y la huerta de Murcia aprobadas por Carlos II*, edición de Murcia, 1981, p. 84. En Ámsterdam se prohibió en 1663 el alquiler de coches porque dañaban las calles de la ciudad, W. Treue, *Achse, Rad und Wagen...*, p. 224.

¹⁹ Entre las razones por las que Toledo, sede de la corte hasta 1561, no era una ciudad adecuada desde el punto de vista representativo, estaban las dificultades para la circulación de los carruajes. Aunque al poco de irse la corte, el ayuntamiento emprendió una importante reforma urbanística tal vez encaminada a que aquella volviera, gracias a la cual se ensancharon calles, se adecentaron paseos y se reformaron edificios, la ciudad siguió careciendo de amplias plazas y de calles imponentes, era demasiado pequeña, estrecha y poco apta para ser una capital representativa. Los viajeros se quejaban de lo incómodo que resultaba moverse en Toledo, pues el paso a caballo era por algunas calles difícil, y en carroza imposible por la mayoría de ellas. Véase, A. Bonet Correa, *El urbanismo en España e Hispanoamérica*, Madrid, 1991, p. 124; J. de la Cruz Muñoz, (coord.), *Historia de Toledo*, Toledo, 1997, pp. 321-326 y D. Suárez Quevedo, "Toledo, siglos XVI-XVII: de ciudad imperial a ciudad convento. Los espacios abiertos como claves histórico-urbanísticas", en AA.VV., *Homenaje al profesor Antonio Bonet Correa*, Madrid, 1994, T. I. p. 192. Se quejaba del trazado de Toledo el vallisoletano Gregorio de Tovar, que en 1580 comparaba las tortuosas y empinadas calles frente a la amplitud de las de Sevilla y Granada, *Vida y memorias del Licenciado D. Gregorio de Tovar*, BNM Mss. 19344, f. 47. Son numerosos los testimonios que se hicieron eco de estas dificultades para los coches en las peticiones de licencias de los años 1611 en adelante. En 1672 Jouvin, el viajero francés, decía que en Toledo no se servían de carrozas sino de literas *por las cuestas*, Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 601. El problema no era algo exclusivamente toledano pues algunas otras ciudades no disponían de la configuración orográfica adecuada para el uso de vehículos, como Cuenca, ciudad de la que se quejaban los cortesanos cuando la entrada real de 1642 porque *el lugar es desigualísimo, porque todo es cuestas i no pueden andar Coches*, Pellicer, *Avisos*, pp. 377-378.

²⁰ F. Arribas Arranz, *El incendio de Valladolid en 1561*, Valladolid, 1960, p. 27.

²¹ Para la instalación de la corte, A. Alvar Ezquerro, *Felipe II, la corte y Madrid en 1561*, Madrid, 1985. Madrid creció siempre en Época Moderna por uno de sus lados desde el que se abría a modo de abanico, dando la espalda al río, de ahí que desde el límite, el alcázar, se crearan las calles hacia el lado opuesto, pues la bajada al río era muy incómoda. Se trataba de un fuerte talud de 60 metros entre el río y el punto donde se alzaba la fortaleza islámica, a lo que había que añadir dos barrancos profundos, el de la cuesta de San Vicente y la vaguada de la calle de Segovia, A. López Gómez, *Madrid estudios de geografía histórica*, Madrid, 1999, pp. 24-27 y 69-76.

Ya antes de que la corte se instalara en Madrid, en época de Carlos I, se llevaron a cabo una serie de intervenciones que más tarde tuvieron importante trascendencia en lo relativo al uso de los coches. Estas intervenciones trataron de procurar entornos y accesos dignos a la residencia real, mejorar y ensanchar los accesos y vías principales y proporcionar espacios de recreo mediante una primera reforma del Prado²². Pero fue la instalación de la corte lo que impuso que su desarrollo como ciudad estuviera indisolublemente ligado a la aparición del coche como vehículo de transporte y representación en mucha mayor medida que cualquier otra ciudad hispana. El uso del coche influyó no sólo en la propia villa de Madrid, una buena parte de la cual se construyó al mismo tiempo que los coches se iban adueñando de las calles, sino también en la amplia red de palacios y residencias reales alrededor de la nueva corte madrileña. La paulatina extensión del uso del coche hizo que tanto en el eje Madrid-Aranjuez-Toledo, como en el Madrid-Valsaín-Segovia, se hubiera de implantar una buena red de comunicaciones apta para sortear ríos en coche como el Guadarrama, lo que llevó a que desde los años 1570 se planteara la necesidad de construir puentes²³.

Algunas de las primeras obras realizadas en Madrid fueron hechas con vistas a la necesidad de la corte y su aparato, incluidos los coches. Así, solucionar el problema de los accesos y su enlace con el alcázar fueron cuestiones en las que los coches impusieron soluciones nuevas. A mediados de los años 1570 se había construido ya el puente que servía para unir el alcázar y la Casa de Campo, cuya forma, con una gran avenida en pendiente uniforme que lo prolongaba y entre muros de contención de tierras, denotaba el cambio formal impuesto por el paso de vehículos representativos²⁴. Entre 1564-1570 se plantearon y realizaron con mayor o menor fortuna, diversos proyectos, como la reforma de gran cantidad de calles y lugares

²² M. Montero Vallejo, "Reformas urbanas en Madrid en la época de Carlos I", en AA.VV. *Madrid en el contexto de lo hispánico desde la época de los Descubrimientos*, Madrid, 1994, p. 153.

²³ A. Bustamante García, "Caminos y palacios. Felipe II entre la capital y El Escorial", en *Madrid en el contexto de lo hispánico...*, pp. 23-29. El 2 de noviembre de 1577 viniendo Alonso de Santoyo a ver a su hermano Sebastián de Santoyo a El Escorial se ahogó en el río Guadarrama pasando el vado en su coche, junto a la puente que estaba entre Galapagar y la torre de Lodones, *Memorias de fray Juan de San Geronimo*, CODOIN, VII, p. 211.

²⁴ F. Iñiguez Almech, "Juan de Herrera y las reformas en el Madrid de Felipe II", *RBAM*, 1950, pp. 16 y 18. Del más pequeño puente que llevaba a San Jerónimo se pedía en 1566 se ensanchase de manera que dos coches pudiesen ir y venir sin toparse, M.A. Castillo Oreja, "Dos proyectos de intervención urbana para dos capitales del Renacimiento: Madrid (h. 1566) y Lisboa (1571)", en

públicos y de tránsito y se terminaron obras de ornato iniciadas antes, aunque hacia 1570 la rapidez del crecimiento demográfico asfixió las innovaciones e inversiones y se empezó a construir con retoques y parches²⁵. Fue a partir de los años 1590 cuando se actuó realmente de forma más racional y decidida, época en la que el coche empezó a convertirse en un problema urbanístico de importancia a raíz de su mayor presencia en la etiqueta y el ceremonial cortesanos. Aunque hasta ese momento se había construido pensando en él, no había sido considerado un problema en las calles²⁶. Sin embargo, uno de los capítulos del primer pregón de la Junta de ornato, surgida en 1590, ya señalaba que *Carros y coches, ni la madera con que se hazen, no esten en las calles*. Se añadía que solo podrían estar estacionados lo que durase enganchar los tiros, mientras otro capítulo se ocupaba del estiércol, señales ambas de que el tráfico de carruajes representativos ya producía atascos en las calles y suciedad²⁷.

En estos años se volvió a los planteamientos que pretendían regularizar las calles principales, enderezándolas, nivelándolas y ensanchándolas, al tiempo que se quitaban estorbos y recovecos, muy significativamente en la calle Mayor, derribando total o parcialmente casas²⁸. También la carrera de San Jerónimo fue a lo largo del tiempo cuidada, empedrada y ensanchada para que hasta por la parte más estrecha

Martínez Ruiz, *Madrid, Felipe II las ciudades...*, vol. II, p. 241.

²⁵ Álvarez Ezquerro, *El nacimiento de una capital...*, pp. 201-204. Las reformas urbanas de esos años han sido relacionadas con otras intervenciones en ciudades europeas y con el pensamiento sobre la ciudad en el XVI. Se ha subrayado que las ideas de Juan Bautista de Toledo hacia fines de los años 1560 para la capital de la monarquía pretendían que desde la Puerta del Sol se viera una calle muy principal y vistosa, hasta la Puerta de Guadalajara, con lo que la puerta se convertía en el punto focal de una perspectiva urbana. La carrera de San Jerónimo había de quedar también derecha y se planteaba el trazado de calles amplias y rectas, definidoras de perspectivas urbanas que enfatizaran el valor de determinados lugares, como proponía el urbanismo ideal del Renacimiento. A. Cámara Muñoz, "Modelo urbano y obras en Madrid en el reinado de Felipe II", *Madrid en el contexto...*, pp. 36-37. Últimamente se ha cuestionado el carácter global de este proyecto, considerándosele más bien un programa de mínimos destinado a solucionar los problemas más urgentes de Madrid, Castillo Oreja, "Dos proyectos de intervención urbana...", pp. 249-250.

²⁶ Las primeras ordenanzas de policía Madrid de 1585 no hacían referencia a los coches, A. G. de Amezúa y Mayo, "las primeras ordenanzas municipales de la villa y corte", *RBAM*, 1926, pp. 401-429.

²⁷ También se preocupó la Junta, aunque sin mencionar al coche, de que las casas no tuviesen rejas muy bajas que obstaculizaran el tránsito, Iñiguez Almech, "Juan de Herrera...", pp. 35-36.

²⁸ G. de Andrés, "Ordenación urbanística de Madrid dada por Felipe II en 1590", *AIEM*, 1976, pp. 15-31 y A. Cámara Muñoz, "Modelo urbano...", p. 43. La anchura propuesta oscilaba entre los 27 y los 36 pies y la media en unos 30 pies (unos 8,40 metros), medidas que siguieron siendo las mismas en el siglo XVIII y más tarde, unos 36 pies, de ellos 24 en el centro de las calles para coches y caballerías y 6 en cada acera, Pedro Fraile, *La otra ciudad del Rey...*, p. 111.

podrían cruzarse dos coches²⁹. Pero las reformas de los años 1590 se interrumpieron con la ida de la corte a Valladolid, lo que unido a las dificultades financieras y a la falta de planificación, llevó a que muchas veces los proyectos no pasaran del papel. El uso de los coches influyó en la construcción física y en la plasmación imaginaria de la corte, pero con todo, la falta de continuidad y de medios no contribuyeron precisamente a que esta dejara de ser una ciudad poco urbana.

2. 2. EL COCHE Y LOS CAMBIOS URBANOS TRAS LA INSTALACION DEFINITIVA DE LA CORTE EN MADRID

Tras el colapso por los años en Valladolid, la vuelta de la corte a Madrid trajo de forma definitiva el coche y con él nuevas obras para adecuar la ciudad a su uso, así como la definitiva consolidación de su función en la ciudad cortesana y de los tópicos sobre él. La instalación de la corte impulsó otra vez una serie de obras de diverso calado, entre ellas demolición de casas peligrosas frente al alcázar para que pasaran los coches, plantación de una alameda desde la carrera de San Jerónimo hasta el arroyo de la Castellana, nuevos empedrados, etc³⁰.

Prueba de la importancia que a partir de entonces alcanzó el coche en la corte es que entre las intervenciones más importantes de esos años destacaron las relacionadas con el Prado, pero también el hecho de que el deseo de facilitar el tráfico urbano no se limitó sólo a los lugares más vistosos³¹. Las intervenciones en el Prado potenciaron un lugar situado en el extremo este de la villa, que desde hacía décadas era el ámbito de esparcimiento más importante de los madrileños y de sus coches. Tras la vuelta de la corte, la zona ganó protagonismo como lugar de exhibición del poder en Madrid y consecuentemente, el tráfico fue también mucho

²⁹ Cámara Muñoz, "Modelo urbano...", p. 44. En 1599 se tiraron casas y se ensancharon calles para la entrada del rey en Madrid, de vuelta de Valencia, Pérez Bustamante, *La España de Felipe III*, p. 98.

³⁰ Álvarez Ezquerro, *El nacimiento de una capital...*, p. 295.

³¹ Juan de Ibarra, consejero de Italia, dirigía un memorial a la Cámara en 1611 para poder tirar unas casillas en la calle Preciados donde vivía para hacer una *placetilla* porque la calle era tan estrecha que no se puede sufrir el paso de coches, carros, etc. Decía que dos coches *no pueden pasar sin recibir mucho daño, y se causan otros muchos encuentros*, probablemente con su silla, para la que tenía licencia desde 1608, AHN Consejo Leg. 4419/ 70 y 4418 nº 12.

mayor³². Ya en 1613 hubo que intervenir ampliando los anchos de las calles. En junio el Consejo aprobaba un memorial de la villa de Madrid en el que se pedía que debido al *mucho concurso de gente que acude al Prado de San Jerónimo y el poco lugar que ay para poder andar los coches*, convenía que hubiese tres calles del ancho que entonces tenía la principal, llegando la villa a mantener que *esta obra es la más ymportante y menesterosa para recreación de todo el lugar*³³.

Las obras de ensanche se llevaron a cabo, aunque las actuaciones no cesaron aquí y se extendieron por todo este ámbito, siendo también ampliado y regularizado el Prado de Recoletos, es decir, el tramo norte del Prado viejo, que completaba los tramos de San Jerónimo y Atocha. Esta zona, que nunca había sido tan importante como el Prado de San Jerónimo, ofrecía un espacio poco agradable y no era exactamente un paseo, pero pronto se pensó también en transformarla a partir de principios de regularidad. Las obras, iniciadas en 1613, se dilataron sin llegar a soluciones definitivas, siendo una de sus consecuencias el quedar patente la necesidad de amplitud para los coches. En este sentido, se mantenía en el concejo en 1618 que la calle había *sido la mexor y mas bien rrecibida de toda la corte por ser la mas frequentada de toda la jente della*, pero por ello justamente había *quedado tan angosta [que] no se pueden rrodear ni dar buelta los coches ni los de quatro cavallos aunque esten solos la dan bien sino que con mucho trabaxo*, razón por la que se acordaba se ampliara *asta quarenta pies mas de ancho*. La intervención dio lugar a un espacio de anchura considerable y consiguió una mayor unidad y homogeneidad para la totalidad del Prado viejo, operación en la que parece haber influenciado Lerma. A partir de ella, el sector se convirtió en asiento de importantes familias nobiliarias, altos funcionarios y también de las idas y venidas de los encochados³⁴.

³² En la revalorización y prestigio del Prado Viejo influyó no poco la presencia de Lerma como propietario de terrenos, C. Lopedosa Aparicio, "La residencia del duque de Lerma en el Prado de San Jerónimo, traza de Gómez de Mora", *Madrid*, 2, 1998, pp. 457-483. Testimonios literarios sobre el Prado en P. de Lorenzo Velasco, *El paseo del Prado de Madrid en la literatura*, UCM, Madrid, 1991.

³³ M. Verdú Ruiz, "Los paseos madrileños de Recoletos y del Prado de San Jerónimo anteriores al reinado de Carlos III: proyectos de Juan Díaz, Juan Gómez de Mora, Pedro de Sevilla, Ardemans, Ribera y J.B. Sachetti", *AIEM*, T. XXIII, 1986, pp. 401-402.

³⁴ C. Lopezosa Aparicio, "El Prado de agustinos recoletos. Intervenciones urbanísticas en los primeros años del siglo XVII", en *Madrid en el contexto...*, pp. 128, 129, 133-134 y 137.

Con el tiempo las reformas urbanísticas madrileñas acentuaron de manera clara la línea Alcázar-Prado de San Jerónimo-Buen Retiro, creando un importante espacio simbólico que fue escenario del constante ir y venir de la vida cortesana entre los dos palacios reales³⁵. En el centro de este espacio se encontraba también la calle Mayor, elemento central de la estructura de la ciudad, que había fijado su crecimiento y desarrollo posterior. Desde el punto de vista de los coches fue, como veremos después, un lugar muy importante pues como muchas calles españolas con ese nombre, era el territorio dedicado al intercambio comercial y al encuentro privado³⁶.

2. 2. 1. Los problemas con el empedrado, el tránsito, la seguridad y las cocheras

Todas estas intervenciones, vistas de forma esquemática y fragmentaria, no parecieron deparar una mejora del tráfico urbano en lo que a los coches respectaba, pues las quejas no dejaron de subrayar el caos circulatorio. Las reformas no fueron tan decididas como para modificar el hecho de que la corte no tenía las mejores condiciones para el tráfico de carruajes, ni siquiera en puntos muy simbólicos del espacio urbano, como eran el alcázar y sus alrededores³⁷. Además no todo era anchura y longitud de las calles y amplias perspectivas, el uso de los coches también se hizo notar en otros pormenores.

³⁵ V. Tovar Martín, *Arquitectura madrileña del XVII*, Madrid, 1983, p. 44.

³⁶ A. Bonet Correa, *El urbanismo en España*, pp. 67-68 y 72-73.

³⁷ Para los problemas de acceso de los coches al alcázar, J. Manuel Barbeito, *El alcazar de Madrid*, Madrid, 1992, pp. 83 y 197. Problemas de menor intensidad se producían con el paso de los coches en puntos cercanos al alcázar. En 1693 decidió el concejo comprar unas casas de la duquesa de Alburquerque situadas enfrente de la iglesia de la Almudena, con *las mejores vistas que ai en la Corte por todos lados*, para modificar un espacio poco apto como lugar representativo:

considerando lo estrecho que esta aquel sitio y poco dezente, siendo el mejor comercio para Palacio por aquella parte y que tan solamente cabe un coche, y los yncobenientes que de esto se an experimentado en diferentes ocasiones, asi en las procesiones y demas funciones publicas que se ofrecen continuamente, como por ser un paso tan frequente de su Magds. Y por estas razones ser mui conbeniente que este en la proporcion y con la maior capacidad que pueda dar de si aquel pasaje.

J.L. Barrio Moya, "Un intento urbanístico en las inmediaciones del alcázar de Madrid en tiempos de Carlos II", *RBAM*, 11, 1982, pp. 41-42.

Para comprender la presencia de los carruajes en la villa y para entender que tanto impresionara a los autores de la época la abundancia y la Babilonia de los coches, baste decir que las 400 plazas y calles de Madrid ocupaban hacia 1630 un quinto de la superficie urbana y no disponían de aceras sino de regueros por donde corrían el barro y los orines que los carros no terminaban de llevarse. La suciedad era proverbial y el estado de los empedrados nefasto. De hecho, la suciedad de las calles de Madrid era tan tónica como la limpieza de sus aires³⁸. Limpieza y empedrado de las arterias urbanas eran problemas muy relacionados con el tráfico de coches, de hecho, fueron argumentos centrales en los debates que precedieron a las prohibiciones de Sevilla y Granada. Ambas cuestiones habían preocupado desde muy pronto en la ciudad, pero nunca fueron realmente solventadas, como manifiestas quejas bastante tardías. Así, aunque había un cuerpo de empedradores que en número de diez por cuartel debían de tener siempre a punto las calles y plazas y aunque en 1659 se había creado una Junta de Limpieza y Empedrado, había denuncias porque apenas se veían carros de la limpieza por Madrid y se decía que la mayoría de

*las calles principales estan llenas de basura y muladares, cosa que no sucede en la mas corta aldea, y que hay otras calles que ni los coches no pueden salir de ellas, y unas y otras están tan mal empedradas que ni a caballo ni con coche, ni a pie, se puede andar*³⁹.

La presencia de los coches en las calles de la corte provocó también la adopción de medidas tendentes a facilitar su tránsito, como evidenciaban las *Ordenanzas de Madrid* de Juan de Torija. En ellas destacaba la prohibición de los canalones por los que se tiraban inmundicias a la calle que causaban *grandes daños ...y pesadumbres* tanto a los de a pie como a los propios coches y a quienes iban en su interior. También se advertía contra las minas y encañados de las

³⁸ Sobre la limpieza de la corte, B. Blasco Esquivias, *¡Agua va! La higiene urbana en Madrid (1561-1761)*, Madrid, 1998, sobre todo los capítulos I-IV; Matilde Verdú Ruiz, „Limpieza y empedrado en el Madrid anterior a Carlos III“, *AIEM*, t. XXIV, 1987, pp. 417-443 y Álvarez Ezquerro, *El nacimiento de una capital...*, pp. 212-215. Las quejas por la contribución de los coches a corromper el aire, porque *rebuelben los lodos y muladares*, eran frecuentes, G. A. Brancalasso, *Labirinto de corte con los diez predicamentos de cortersanos*, 1609, BNM R 14521, p. 48.

³⁹ Blasco Esquivias, *¡Agua va!...*, *passim*. El empedrado se hacía con piedra gruesa, llamada cabeza de perro, traída de los montes de Vallecas o Coslada, Tovar Martín, *Arquitectura madrileña...*, p. 51.

fuentes, que debían repararse a conciencia para no dejar roturas abiertas de noche, peligrosas para viandantes y coches. En la construcción de las casas debía observarse, como se hacía al menos desde fines del siglo anterior, que las rejas de los balcones volaran hasta medio pie en las calles anchas capaces para dos coches, mientras que los balcones o rejas voladizas habrían de situarse a 14 pies de alto desde el suelo, a fin de permitir el paso de caballerías y coches. Con respecto a las puertas de las cocheras, se prescribía que *ninguna puerta de cochera se puede abrir, teniendo las puertas a la de afuera sino a la parte de adentro, por ser embarazo a los vecinos, y bien publico*. De ser imposible esto último, se aconsejaba construir puertas plegables⁴⁰. Estas cocheras eran imprescindibles en Madrid porque no todas las casas poseían lugares adecuados para estacionar los carruajes, de forma que muchos dueños de estos habían de pagar un alquiler por una plaza en unos patios grandes en los que los vehículos se recogían⁴¹. Los grandes palacios de la nobleza contaban con cocheras adecuadas, pero numerosas casas carecían de ellas⁴².

⁴⁰ Caso de que los coches al entrar o salir dañasen los cimientos, paredes o rejas de los vecinos, eran los dueños de las posesiones y cocheras los obligados a pagar los daños, Juan de Torija, *Tratado breve sobre las ordenanzas de la villa de Madrid y policía de ella*, 1661, edición de P. Navascués Palacio, Madrid, 1979, pp. 122-123, 127-129 y 132-133. Las ordenanzas eran una serie de soluciones para las situaciones mas frecuentes en la construcción, algunas de ellas de larga tradición. En una Junta de 1714 en la que se trataba de la limpieza de Madrid varios miembros discrepaban de la construcción de encañados en las paredes de las casas, pues si se disponían superficialmente corrían el riesgo de quebrarse por el paso de los coches, cfr. Verdú Ruiz, „Limpieza y empedrado...“, p. 436.

⁴¹ En 1624 se quemó en Madrid una cochera con 27 carruajes. Esta, *muy capaz*, era propiedad de Alonso de Rivera y Vargas y el alquiler de cada coche ascendía a dos ducados al mes, *Noticias de Madrid, 1621-1627*, p. 108.

⁴² La caballeriza de Lerma, que por número y calidad decían llegó a rivalizar con la del rey, se hallaba en su palacio del Prado, donde además de establos y cocheras había una plazuela para coches, cfr. Lopedosa Aparicio, „La residencia del duque de Lerma...“, p. 466. Diego Sarmiento de Acuña alquilaba y luego compraba en Madrid, en 1606, unas casas en Atocha que no tenían cochera, cfr. C. Manso Porto, *Don Diego Sarmiento de Acuña*, p. 17. Véase dos solicitudes de permisos al municipio en 1690, para labrar una cochera en la calle de las Tres Cruces y para hacer una *cassa cochera* en la de Fuencarral, AVM Secretaría, 1-10-59 y 1-10-61. Francisco Lozano del Castillo criado del rey, arrendaba a Juan de Jauregui, caballerizo de la reina, una casa en la calle de San Bernardo esquina a la de Orduña en 1627 provista de cochera y caballeriza, cfr. Agustín G. de Amezúa, *La vida privada española en el protocolo notarial*, Madrid, 1950, p. 132. Varios viajeros franceses llamaron la atención sobre la falta de cocheras, como Joly que a comienzos de siglo decía que en Valencia aquel que no tenía cochera para guardar su coche *lo sujeta por la noche por la cola y hace entrar por una ventana la cuerda para tenerlo sujeto de ese modo; como el invierno es allí templado, sus coches no se estropean estando al aire, hallándose cubiertos de hule rojo y verde o de otro color*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 713. Bertaut decía que *como no tienen patios como nosotros*, dejaban siempre fuera de sus casas las carrozas y caballos, pues la casa ordinariamente no tiene más que una gran bóveda bajo la puerta donde las carrozas

También fue muy importante en la corte garantizar el acceso seguro, rápido y de acuerdo al ceremonial de los coches, particularmente los de las personas reales e importantes cortesanos, a palacios o plazas, para los que se realizaron reformas de diversa enjundia⁴³. Entre las obras más destacadas estuvieron los zaguanes del alcázar madrileño concebidos para facilitar los movimientos de los carruajes en las ceremonias reales y poder jerarquizar las entradas y salidas de los cortesanos⁴⁴.

pueden entrar. Aseguraba que en el palacio del marques en El Viso, las carrozas no entraban en el patio, Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 408 y 414. La condesa d'Aulnoy recordaba la existencia de cocheras publicas, asegurando que las carrozas se guardan en patios espaciosos, donde hay cocheras cerradas, y esto sucede porque la mayor parte de los edificios no tienen cuadra ni puerta para entrar los coches, Condesa d'Aulnoy, *Viaje por España...*, vol. I, p. 172.

⁴³ En Madrid para celebrar la vuelta de la corte se empedraron calles y se derribaron casas que afeaban y entorpecían el paso de coches al alcázar, como comentamos, pero este tipo de obras fue frecuente en otros lugares. En Toledo tras el hundimiento en 1618 de unas casas en la zona del alcázar se ensanchó la calle, 11 pies en la parte más estrecha, para que el rey pudiera llegar en coche hasta el alcázar, A. Cámara Muñoz, *Arquitectura y sociedad en el Siglo de Oro. Idea, traza y edificio*, Madrid, 1990, p. 214. En el alcázar sevillano se trató de construir caballerizas y casas de coches y de lyteras, dignas del palacio en 1601, pero el ingreso al alcázar fue realizado por Vermondo Resta entre 1607 y 1609 construyéndose un nuevo zaguán y el Apeadero. En fecha posterior fueron acabadas las caballerizas. En la realización de la obra pesó la futura visita del rey Felipe III a Sevilla, Ana Marín Fidalgo, *El alcázar de Sevilla bajo los Austrias*, Sevilla, 1990, vols. I y II, p. 258 y pp. 357 y ss. y 375 y ss. respectivamente.

Junto a estas medidas hubo una práctica más coyuntural que consistió en el arreglo de caminos y puertas de murallas para facilitar el acceso de los coches reales, como hubo de hacerse en el famoso viaje de Felipe IV a Andalucía, en Medina Sidonia, Tarifa y Gibraltar, por ejemplo. En Medina hubo que tirar un par de casas y en Gibraltar no pudo entrar la carroza real y se tuvo que hacer el acceso a pie. El gobernador respondió a las quejas del conde duque, *que las puertas de Gibraltar no estaban hechas para que penetrasen carrozas, sino para que no entraran enemigos*, cfr. Deleito y Piñuela, *El rey se divierte*, pp. 299-300. En Tarifa para que entrara el rey *camino derecho*, sin torcer los coches, se compraron y derribaron muchas casas a la entrada, cfr. Pedro Espinosa, *Bosque de Doña Ana*, p. 397. También se arreglaron calles, se tiraron casas y se empedraron algunos puntos en Valladolid en 1600, A. Cabeza, M. Torremocha y R. Martín, "Fiesta y política en Valladolid. La entrada de Felipe III en el año 1600", *Investigaciones históricas*, 16, 1996, p. 79.

⁴⁴ Hubo de crearse un peculiar sistema de comunicación para permitir la entrada y la salida de los coches en palacio, realizándose unas complejas obras en los muros del alcázar para facilitar su tránsito. En 1622 se ordenó hacer un arco grande, 6,40 metros aproximadamente, que facilitara el paso de coches hasta el zaguán antiguo en una compleja obra que horadaba los viejos muros de mampostería de pedernal y que motivaron los elogios de Vicencio Carducho que escribía:

No con menor admiración mire la grandeza que ha dado a aquel Real Alcazar la nueva obra, que se hizo en los zaguanes, haziendo por lo baxo de sus fundamentos muchas aberturas, teniendo con arcos el grande peso de sus paredes: dando con ella paso a los coches por diferentes partes, que comodamente entran y salen, sin embarazarse los unos a los otros; comodidad que ha gozado la Corte: y aunque al principio hubo muchas dificultades, que se tuvo por imposible su execucion, con la disposicion y traza que para ello dio Juan Gomez de Mora... se vencieron, digna faccion de su ingenio, y cuidadoso zelo del servicio de su dueño, como se ha mostrado en las demas obras de su tiempo en este Alcazar

Vicente Carducho, *Dialogos de la pintura*, edición de F. Calvo Serraller, Madrid, 1979, p. 430. La reforma pretendía eludir el caos circulatorio que se producía en la puerta de palacio, como el propio Gómez de Mora explicaba:

Entre las medidas tomadas para garantizar la seguridad de los reyes, destacaron las que trataron de facilitar su acceso a diversos lugares representativos como la plaza Mayor⁴⁵. Cuando las obras realizadas en 1634 se ordenaba a la villa que hiciera paso *paraq entrando los coches por la plaza en la panaderia, puedan salir por otra puerta a la calle mayor*, como mandaba el presidente del Consejo antes de la fiesta de toros de San Juan⁴⁶. La concurrencia de público era continua y la seguridad no estaba del todo garantizada, como se decía en 1673 a propósito de ciertos cuartos y ventanas en la casa de la Panadería que permitían el *rexistro grande que desde dhas bentanas que dan al passo de los Coches de sus Magestades y la mesma Cassa de la Panaderia hasta las piezas ynteriores y el bertedero de todas las ynmundizias*, para cuyo remedio se proponía la compra de las casas⁴⁷. La facilidad y seguridad en el acceso también importaba a casas y palacios privados y otras muchas instituciones, pues el coche traía y llevaba honores, fama y rentas⁴⁸.

Y si la utilidad de los criados se dize comodidad del Principe, lo fue no pequeña el primer zaguan que se hizo debaxo deste salon, con que los coches pueden entrar por una puerta, y salir por otra, en dias de entradas públicas, en que de ordinario avia gran confusion y alboroto, y otras vezes los Grandes y Señores, lloviendo salian a tomar sus coches por el impedimento dicho, el qual cesso mediante esta nueva obra.

V. Tovar, *Arquitectura madrileña*, pp. 477-478. Barrionuevo decía que el Conde de Oñate se daba prisa en 1655 en acabar su palacio en la calle Mayor y que sus portales eran *como los de Palacio, con dos puertas, para que por la una entren los coches, y salgan por la otra; ocupando en esto mas de cien pies de largo*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 100.

⁴⁵ Cuando se construyó en 1619 era un espacio rectangular al que se accedía por 6 calles descubiertas y tres encubiertas. Una de estas calles, la calle Nueva, se hizo con el fin de facilitar al rey el acceso a la plaza cuando venía del alcázar y para poder atravesarla cuando venía de la iglesia de Atocha o iba a ella, evitando un rodeo por Sol y Carretas, A. Bonet Correa, *El urbanismo en España...*, p. 92.

⁴⁶ AVM Secretaria, 3-91-28. La villa de Madrid había comprado una casa en la calle mayor que luego se había derribado *con proposito de Redificarla con traza y lustre para q la entrada de los coches de su mgd quedase perpetuamente decente*, cfr. AHN Consejos, Leg. 13197-126.

⁴⁷ AVM Secretaria, 3-92-5. Se había propuesto con anterioridad instalar ventanas con rejas, pero se desestimaron porque se podían quitar y no impedían que se pudiera *rexistrar* a los reyes y echar inmundicias por las ventanas. En 1674 se insistía en la compra de las casas por ser preciso *dar salida y entrada a los Coches de su Magd con la dezençia y seguridad que Combienie*, evitando el riesgo que amenaza de alguna ruyna por aquella parte, AVM Secretaría, 3-93-17.

⁴⁸ La Congregación de San Felipe Neri quiso cambiar su iglesia, situada en un lugar entre dos calles angostas, poco accesible e incómodo. El motivo principal de queja era que el acceso en coche era incómodo y prácticamente imposible el de varios al mismo tiempo:

Aun de los coches no se puede apeara la gente, sino es con mucho trabajo, y padeciendo sin defensa alguna la penalidad de los lados, que llegan por invierno a tener indecente y desacomodada mucha parte del Templo. De detenerse algún coche en la calle, esperando a su dueño, se siguen muchos

2. 3. EL CONTROL POLICIAL DE LOS COCHES DE LA CORTE Y LAS NUEVAS FORMAS DE DELINCUENCIA

Desde el punto de vista de lo que podríamos llamar policía, el coche trajo bastantes novedades como correspondía a un enser que antes no existía. Hubo que controlar el tráfico de los coches, los precios de los alquileres de coches, literas y sillas y vigilar el cumplimiento de las pragmáticas y otras disposiciones del la Sala de alcaides. Además, el coche izo surgir nuevas formas de criminalidad y facilitó viejas prácticas delictivas. En Madrid y en las ciudades que eran corte, como Sevilla, Granada y Valladolid, todas estas cuestiones relacionadas con la policía urbana estuvieron en manos de los alcaides de Casa y Corte, que asumieron amplias atribuciones actuando como el brazo ejecutor del Consejo de Castilla.

2. 3. 1. El control del tráfico y de espacios y precios de coches y sillas. *Hacer carruaje*

El primer problema que planteó el uso de los coches fue el del tráfico, desde una doble vertiente, la inseguridad en las calles y la extemporaneidad de su uso en ciertas circunstancias, como se aprecia en las quejas de las Cortes de Valladolid de 1555, en las que se acusaba a sus usuarios de irreverencia y de sembrar el peligro en las calles:

Y es tanta la soltura con que se traen, que se ha visto venir por las calles al Sanctissimo sacramento passar sin ningun acatamiento un coche o litera con todo el tropel y estruendo que traen, y ser necessario para que no acaesciesse ningun desastre parar los clerigos con el Sacramento: y allende desto, de andar los dichos coches y literas por las calles se ha visto que han acaescido casos desastrados y desgraciados tropellando gentes, y espantando cavallos y mulas, y derribando los que en ellos van⁴⁹.

inconvenientes y pesadumbres, porque el ser tan estrechas no da lugar a que pueda passar otro; y esto es en la calle mas ancha, que es la del Prado, que la de las Huertas, por la parte que corre la Iglesia, es incapaz de dos coches.

También el uso de sillas de manos era incómodo para las señoras que la favorecen con su asistencia, quejas de la dificultad que para dexaslas y bolverlas a tomar padecen; de que se sigue el no asistir tanto como quisiera su devocion, anónimo, *Un Devoto de la Congregacion del Glorioso Patriarca S. Felipe Neri, sita en la plaçuela del Angel de Madrid, compadeciendo a los Padres de ella, por las irrisiones, y mofas...*, s. a. , Simón Díaz, Fuentes..., p. 415.

Desde entonces, el interés por controlar o prohibir su uso durante los tiempos sagrados no sólo no disminuyó sino que cuando los coches empezaron a abundar en las ciudades de la Monarquía, proliferaron las leyes en este sentido. En el Sínodo de Valencia de 1584 el virrey Juan de Ribera mandó bajo pena de excomunión mayor *no fueran coches por la vuelta de la Procesion del Corpus, de la Ascension, de San Vicente Martir y de San Vicente Ferrer*⁵⁰. En Madrid los alcaldes prohibieron en 1595 que durante el Corpus se pudiera *andar a cavallo ni en coche por las calles por donde oviere de andar la proçesion del santysimo sacramento*, desde la salida de la iglesia de Santa Maria hasta su vuelta, bajo pena de pérdida de los caballos y el coche⁵¹.

Estas prohibiciones del uso del coche en tiempos sagrados fueron una constante en tiempos posteriores y se repitieron para otras fiestas religiosas⁵². En la corte, por ejemplo, la prohibición se impuso también en Semana Santa. En 1639 se prohibía sacar el coche desde el jueves santo hasta el vienes santo a mediodía, bajo pena de perdida del coche y los caballos, cuyo importa había de dedicarse íntegramente para pobres y gastos de la cárcel real. También se mandaba que ningún cochero sea osado de sacar de las cocheras los coches ni andar en ellos aunque no fuera nadie dentro, bajo pena de 200 azotes y 4 años de galeras⁵³. Medio siglo después, la duración de la prohibición había aumentado a un día más y también la pena, como sabemos por el auto del 26 de marzo de 1687 que prohibía andar coches desde el jueves santo en acabando los divinos oficios hasta el sábado después de haberse celebrado los del aleluya pena de

⁴⁹ *Cortes de los antiguos reinos de Leon y Castilla*, vol. V, p. 688.

⁵⁰ Cfr. Rodríguez Zarzosa, *Carruajes del Palacio...*, p. 42

⁵¹ AHN Consejos, Libro 1198, f. 49.

⁵² En 1659 se prohibía su tránsito en Valencia durante las fiestas de Santo Tomás de Villanueva, Rodríguez Zarzosa, *Carruajes del Palacio...*, p. 71. El 9 de febrero de 1663 se pregonaba que esa cuaresma no fuesen *hombres con mujeres en coche ni a caballo a las cruces y convento de san bernardino... so pena de 200 ducados y dos años de destierro y a los cocheros cuatro*. Lo mismo se hizo en 28 de febrero de 1675, AHN Consejos Libro 1248 f. 34 y Libro 1260 fs. 27-29.

⁵³ AHN Consejos, Libro 1224, f. 91.

perdida el coche y las mulas y 6 años de destierro para el cochero⁵⁴. Lo mismo se repetía en 1692 y parece que su cumplimiento fue eficaz⁵⁵.

Aunque disposiciones para facilitar el tráfico cotidiano en Madrid se dieron en la última década del siglo XVI (recuérdese el primer pregón de la Junta de ornato de 1590), fue a raíz de la vuelta definitiva de la corte cuando este aspecto adquirió verdadera importancia, que aumentó aun más tras la institucionalización del coche, dado el crecimiento del número de los vehículos. Entonces se hizo imprescindible el control de los coches en los lugares de más intenso tráfico comercial y de ocio, es decir, la calle Mayor y el Prado de San Jerónimo. En la zona de la calle mayor, la Puerta de Guadalajara era el punto más conflictivo. Durante mucho tiempo había sido la separación entre la villa y el arrabal y aunque más tarde, el centro de la villa se desplazó más lejos, a la plaza mayor, el lugar siguió siendo uno de los nudos de articulación de la vida madrileña. Tenía tanto trasiego que tras la vuelta de la corte proliferaron las órdenes para que los que iban allí en coche no se pararan en ella *sino fuere estando comprando en las tiendas*, pudiendo permanecer parados solamente *mientras estuvieren comprando y no mas*, como se hizo en 1609. También se prohibió ese año la venta de coches en la plaza, ordenándose que *anden por las calles y si quisieren estar parados sea en la plaçuela de los herradores*, bajo pena de 10.000 mrs. a los que estuvieran en el coche, a los dueños de los que se vendieran y *çien açotes al cochero*⁵⁶. La disposición se repitió en años siguientes, cuando el número de coches se había hecho sustancialmente

⁵⁴ *Ibidem*, Libro 1272, fs. 51-52.

⁵⁵ *Ibidem*, Libro 1277, f. 130. El embajador marroquí aseguraba en 1691 que en época de procesiones nadie iba en coche por Madrid, Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 328. Santos también alababa que eran los únicos momentos sin coche en la Corte: *aquellas pocas horas de jueves por la tarde y viernes por la mañana; y entonces parece otro mundo Madrid, como goza sosiego, pero los poderosos sienten mucho este tiempo, por parecerles que se iguala con ellos el pobre*, F. Santos, *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso*, edición de M. Navarro Pérez, Madrid, 1976, p. 298. A pesar de todo, no faltaron los que incumplieron las prohibiciones, frecuentemente, personajes de elevado status. De ello se quejaba Brochero, *Discurso*, f. 50. En 1619 el presidente de Castilla rompió una procesión con su coche, cfr. Juan de Moriana, *Discursos generales y particulares de el gobierno general y político de el Conssejo... de Castilla y Leon y ceremonias de él*, ca. 1654, en Salustiano de Dios, *Fuentes para el estudio del Consejo Real de Castilla*, Salamanca, 1986, p. 227. Estas muestras de prepotencia tenían a veces su respuesta; en 1657 yendo en un coche el viernes santo el marqués de Villanueva del Río, Chinchón y Távara y Fernandina, quisieron *romper la procesión por donde iban los albañiles con el paso de la Huida a Egipto* y les dieron tantas pedradas que de no escapar a pie *no quedara ninguno de ellos a vida, llevándose ... cada uno a buena cuenta cuatro o cinco guijarrazos, y como iban con túnicas, no conocieron a ninguno*, cfr. Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 76.

⁵⁶ AHN Consejos Libro 1200, f. 468r.

mayor, así en marzo de 1613 se pregonaba un auto en el que se mandaba que *ningun mercader sea osado de vender mercaderias* a quienes estuvieran *en coche*, bajo multa a los dueños de los vehículos y los mercaderes de *veinte ducados* para la Cámara y el denunciador⁵⁷. El auto fue repetido en febrero de 1616, ampliándose los horarios de la restricción, desde las nueve de la mañana hasta las dos del día⁵⁸. En agosto de 1617 se modificaba la hora, a las diez de la mañana, pero se aumentan las penas, pues además de las multas dichas, se preveía pérdida del coche y 4 años de destierro de la corte para los cocheros⁵⁹.

Por esos años se dictaron medidas para impedir las aglomeraciones de coches en otras zonas de la corte, pregonándose en enero de 1619 que todos los cocheros que fuesen con sus amos u otras personas desde la iglesia de Santa Maria hasta el Prado de San Jerónimo, lo hicieran desde la mitad de la dicha calle *a la mano derecha y a la vuelta vuelvan de la misma forma sin pararse los unos con los otros en todo el dicho distrito*, so pena de vergüenza pública y dos años de destierro de la corte y 10.000 mrs.⁶⁰. Lo mismo en enero de 1621, intentando que los coches circularan por la calle Mayor en un sentido sin mezclarse, de forma que *vayan y vuelvan por la mano derecha y no se paren ni aborden*⁶¹. Disposición parecida se dio para que desde la plazuela de San Salvador hasta el Prado de San Jerónimo, los coches no pararan ni se abordaran *unos con otros sino que sienpre vayan andando*, bajo pena de 20.000 mrs. para los que iban en ellos y vergüenza pública, dos años de destierro a cinco leguas de la corte y 20 ducados, al cochero⁶². Prohibiciones parecidas se dieron en algunas otras grandes ciudades de la Monarquía. En Valencia se ordenó a los cocheros en 1619 que *no vajan corrent per la pressent ciutat* y que pararan sus vehículos *en carrers o part, per la qual no se puga passar ab comoditat ab altre coch; sots pene de tres lliures... y deu dies de preso, y altres penes*, medida que se repitió en 1623⁶³. Las medidas tendentes al

⁵⁷ *Ibidem*, 1204, f. 8v.

⁵⁸ *Ibidem*, Libro 1203, f. 121r.

⁵⁹ *Ibidem*, Libro 1204, f. 39.

⁶⁰ *Ibidem*, Libro 1205 f. 291.

⁶¹ *Ibidem*, Libro 1208, f. 33.

⁶² *Ibidem*, Libro 1208, f. 34.

control del tráfico conocieron un importante reforzamiento desde comienzos del siglo XVIII⁶⁴.

También se dieron disposiciones para fijar y controlar los precios de los alquileres de animales⁶⁵ y vehículos, en especial coches y literas, como se hizo en 1600⁶⁶. Estas medidas de control se extendieron igualmente a las sillas de manos, consideradas un destacado enser suntuario cuyo uso había que limitar, pues su alquiler había proliferado bastante en Madrid. Entre finales del siglo XVI y principios del XVII se fijaron tarifas y espacios de trabajo de los silleteros. En 1609 se intentó controlar más estrictamente su número, sus actividades laborales y el lugar donde podían realizarlas. En marzo de 1613 se pregonó un auto en el que se mandaba que en tres días,

todos los moços de Sillas se registren en la Sala de los Señores Alcaldes, y no puedan usar ni usen del dicho oficio sin tener licencia de los dichos

⁶³ Rodríguez Zarzosa, *Carruajes del Palacio...*, pp. 69-70. Las medidas para controlar el tráfico de los coches fueron generales en Europa. En Lisboa se instalaron lápidas que reglamentaban el tránsito en las calles. En la Rua do Salvador se puso una en 1686 que obligaba a que encontrándose dos vehículos en esta estrecha calle, reculara el que subía; *os coches, seges e literas que vierem da portaria do Salvador, recuem para a mesma parte*, cfr. Castel-Branco Pereira, *Viaturas de aparato*, p. 9. En 1706 se daba un bando en Piacenza en el que responsabilizando a la *insolenza, e temerità d, alcuni Cocchieri*, se pretendía ordenar el tráfico por la ciudad prohibiéndose que estos condujeran de forma peligrosa, demasiado rápidamente o pretendiendo quitar el lugar a otros coches en lugar de marchar en fila, para lo que se disponían fuertes penas, Stefano Pronti, *Piacenza città ducal dai Farnese ai Borboni*, Piacenza, 1988, pp. 203-204. En 1683 se decía que había tantos coches en Londres que eran un peligro para la población viandante, Jobé, *Au temps des cochers*, p. 43.

⁶⁴ Véase el Catalogo de la Sala de Alcaldes del AHN o la *Colección de Reales Cédulas del Archivo Histórico Nacional*, Madrid, 1977.

⁶⁵ Los problemas habidos con el alquiler de las mulas venían de antiguo y habían dado lugar a repetidas discusiones. En las Cortes de Madrid de 1574, en las de 1583, 1593, 1598 y 1601 los procuradores se había quejado de los abusos que había. En 1593 Felipe II dispuso bajo qué condiciones y precios podían alquilarse mulas; un máximo de dos reales por mula y día en la corte y algo mas barato, 60 maravedíes, fuera de ella. Caso de alquilar las bestias por meses, el precio sería de 50 reales en la corte y cuatro ducados fuera de ella por cada bestia y mes. Este precio se concertaba a razón d 8 leguas diarias, sin contar días para el descanso. La pragmática en 1600 dejó los precios como estaban en 1593, sólo se cobraba un cuartillo más por mula y día.

⁶⁶ La pragmática de 1600 fijó los precios de los coches tirados por mulas. Según la ley, no se podía llevar por el alquiler de un coche de camino con dos mulas más de 24 reales por día, añadiéndose 7 reales por día si iban más animales. El alquiler de literas no podía ascender de 26 reales por día. El mantenimiento de los animales iba por cuenta de su dueño. Si los viajeros querían pagar el gasto de animales, cocheros y litereros, este no había de ser mayor de 12 reales por coche y día y 15 por litera y día, en los que iban comprendidos los salarios. El que alquilaba debía dar a los animales 3 celemines diarios de cebada por mula y 3 reales al cochero o literero por día, *Prematica en que se pone el precio del alquiler de las mulas de silla, coches, literas, y de porte de ropa que se llevare en carros, y azemilas, y se proveen otras cosas tocantes a esta*, Madrid, 1600, BNM VE 36-41. (*Nueva Recopilación, Libro VI, tit. 10, ley IX*). En 1681 de resultados del *Arancel de los precios* se dieron otros nuevos para estas materias, BNM, VE 38-21.

señores Alcaldes sopena de vergüenza publica y quatro años de galeras.

Respecto a los precios ordenaban que los mozos de sillas no podían cobrar por cada persona que llevaran en silla dentro de la villa, *de yda y vuelta de la parte donde la llevaren mas de un real y medio cada uno*, so pena de vergüenza pública, cuatro años de destierro y 20 ducados para la cámara del rey⁶⁷.

En esta línea de control de los carruajes de la corte, estuvieron las medidas dictadas para garantizar carruajes y animales para las jornadas y salidas reales⁶⁸. Para evitar estas requisas indiscriminadas, los cocheros y mozos de mulas que llegaban a la corte escondían sus vehículos y animales, de modo que cuando se hacía carruaje, *no se allan ni los manifiestan y que los que los tienen en sus casas los encubren por lo qual había frecuentemente grandes faltas*, para cuyo remedio se ordenó en mayo de 1615 que todos los cocheros y mozos de mulas que llegaran a Madrid,

bengan derechamente a posar a los paradores y mesones publicos y no en otra parte para que cada y quando que su mag y altecas yçieren jornada se allen con facilidad sopena de perdimiento de los coches y mulas que se allaren escondidos, y a los moços de mulas y coches que los ubieren llebado a esconder de cada cien açotes.

Para aquellos que *los tubieren en sus casas y corrales* y no los manifestasen a las autoridades se decretaban *quatro años de destierro, y cincuenta ducados*. Alquiladores de mulas y coches y literas de la corte debían registrar los animales y vehículos, para que se supiera donde vivían, los vehículos y animales de que disponían y donde se encontraban sus caballerizas. Lo mismo habían de hacer cada vez que compraran o vendieran mulas, coches y literas, so pena de su perdida y de 100 ducados *para gastos de carruajes*⁶⁹. *Hacer carruaje*, como se llamó a esta requisa, estaba por encima de cualquier otra medida parecida, como sabemos por una orden que se notificaba en octubre de 1616 al corregidor y los

⁶⁷ AHN Consejos Libro 1204, f. 3r. Para más detalles véase capítulo 11.

⁶⁸ Cuando la vuelta de la corte a Madrid en enero de 1606, se bloqueó el transporte entre las dos ciudades, prohibiendo el Consejo salir de Valladolid a Madrid y que *ningun carretero, cochero, ni arriero saque ropa de la dicha ciudad ni la meta en la dicha villa de Madrid ni en çinco leguas a el rededor della*, cfr. Álvarez Ezquerro, *El nacimiento de una capital...*, p. 295.

⁶⁹ AHN Consejos, Libro 1203, fs. 599r-599v.

tenientes de la villa para que, bajo pena de 200 ducados, cuando se hiciera carruaje para el rey o sus altezas,

no den mandamientos ninguno para sacar ninguna mula de silla ni carga, ni coche, ni carro para dar a ninguna persona ni para embargarlo ni tomarlo de ninguna parte donde estuviere.

También se prohibía a los alguaciles de la villa que durante el tiempo que durasen los carruajes, embargaran mulas, acémilas, coches o carros y a los alquiladores obedecer ordenes en este sentido dadas por el corregidor y sus tenientes⁷⁰. No debían ser poca cosa estas razzias, cuando Lope escribía en 1613 que su partida a Lerma se había dilatado porque su coche *anda fugitivo del furrier de su Magestad*⁷¹.

2. 3. 2. Nuevas formas de delincuencia y criminalidad mediante el coche

El coche trajo nuevas formas de delincuencia y criminalidad en la corte. Algunas de las nuevas prácticas tuvieron que ver con el hecho de que el coche se había convertido en un atributo central de los cortesanos, lo que condujo a que muchos trataran de usar de él sin licencias o desobedecieran unos u otras disposiciones de las pragmáticas. Noticias dispersas muestran que hubo vigilancia de estas cuestiones, aunque es difícil saber si fue sistemática. Creemos que durante la institucionalización hubo un control relativamente intenso, así como en últimas décadas de la centuria. En cualquier caso, la vigilancia del cumplimiento de las pragmáticas debió ocupar sin duda parte de los desvelos de los alcaldes de corte. Baste recordar que estas se dictaron a lo largo del tiempo, cíclicamente y sin grandes lagunas entre unas y otras; 1578, 1584, 1593, 1600, 1604, 1611, 1619, 1628, 1632, 1657, 1674, 1684 y 1691. Además, sus disposiciones se repetían con frecuencia en años posteriores⁷².

⁷⁰ *Ibidem*, Libro 1203, f. 340r.

⁷¹ A. G. de Amezuá, *Epistolario de Lope de Vega Carpio*, Madrid, 1941, t. III, p. 124.

⁷² Se ha aducido que las pragmáticas se incumplieron sistemáticamente. A falta de otras pruebas, se ha esgrimido la no menos sistemática repetición de sus contenidos. Sin embargo, creemos que parte importante de las medidas de control era precisamente la repetición de las pragmáticas de forma continuada, evidente y pública. Por ejemplo, en 1613 junto a las medidas de control de

También se abrió un nuevo campo de conflictos por la preeminencia y el status que se resolvían en y mediante los coches, sus tiros o sus criados. Al mismo tiempo, la contestación y la crítica a los poderosos encontró en el coche un enser muy apto para la violencia simbólica. Muchos conflictos tuvieron al coche como centro o instrumento debido a la posición privilegiada que proporcionaba el carruaje. Los choques por la preeminencia mostraban muy diferentes formas, aunque se solventaban con los vehículos o aun más habitualmente con los tiros o los cocheros. Una de ellas se debía al cederse el paso, como la habida en 1623 entre un alcalde de corte y un oidor del Consejo⁷³. A veces eran encuentros con el coche que daban lugar a respuestas violentas, como sucedió en 1640 cuando estando parado con su coche el conde de Lodosa, *pasó el del Señor Governador del Arçobispado corriendo i derribó el suyo. Levantóse i sacó la Espada i desbarrigó las dos mulas del Señor Governador; i anda, sobre que las pague, Pleito*⁷⁴. En 1656 el arcediano de Madrid entraba violentamente en el Prado con su coche rompiendo con la fuerza que hizo un estribo al coche del donde de Per. Saltaron unos y otros a tierra a darse de cuchilladas acabando arrestados por orden del rey⁷⁵.

La falta de cortesía podía tener perfiles menos violentos, pero no por ello, las respuestas dejaban de serlo. Ese fue el caso protagonizado por la marquesa de Leganés que, yendo por la Casa de Campo, vio que por el mismo sendero iba el coche del Almirante de Castilla que, por la compañía que llevaba, iba con las cortinillas a medio cerrar. La marquesa ordenó al cochero del Almirante que dejase aquel camino y fuera por otro; el cochero consultó con su señor y al Almirante le pareció que no había razón para ello. La marquesa, indignada, pidió al lacayo el arcabuz y apuntando al cochero del Almirante le disparó un tiro del que le dejó muerto⁷⁶.

silleteros, se ordenaba guardar las pragmáticas promulgadas sobre los lutos, coches y cortesías, AHN Consejos Libro 1204, f. 9v. En agosto de 1619 los alcaldes mandaban que se guardase la pragmática que prohibía el préstamo de los coches, la de 1611, y que ninguna persona andase en ellos no siendo los que conforme a ella lo podían hacer, AHN Consejos Libro 1206, fs. 125r-125v y Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte de España*, p. 69. En 1621 las pragmáticas eran pregonadas de nuevo para que se cumplieran, *ibidem*, p. 115.

⁷³ B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, p. 170.

⁷⁴ Pellicer, *Avisos*, pp. 79-80.

⁷⁵ Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 313.

Por otro lado, algunos sucesos dejan ver con claridad unas formas específicas de disenso, crítica o violencia ritual que tuvieron al coche por objeto. Dado que eran los poderosos quienes iban en coche, no fue infrecuente que a los vehículos se dirigieran los que querían quejarse o dejarse oír. Así le sucedió en 1612 al arzobispo de Valencia, cuando yendo en su carroza, debió oír las quejas populares⁷⁷, repetidas poco después, en 1615, cuando los gritos durante las procesiones le obligaron a parar el carruaje⁷⁸. En 1643 yendo la reina a las Descalzas, *llevó consigo cerca de su Coche un Esquadrón de Niños (i aun de Hombres de Capa negra a su sombra)* que iban gritando, "*Viva la Reyna sin la condesa de Olivares*"⁷⁹. En ocasiones se recurría a una violencia ritual, como sucedió con la carroza del corregidor de Almería que fue quemada delante de su posada nada más llegar a la ciudad, en 1673, mientras se celebraban fiestas y regocijos públicos⁸⁰.

Junto a esto, la propia materialidad del coche influyó en las practicas delictivas, tanto debido a su valor o el de sus tiros, como a que permitía cometer delitos con más facilidad y seguridad. A este último respecto Francisco Santos daba un interesante catálogo de posibilidades:

⁷⁶ Jesuitas, *Cartas*, vol. VIII, p. 118. En 1641 yendo en coche a una procesión dos caballeros conocidos como Barrabás y Batallas, pasaron junto a ellos dos portugueses, uno de los cuales no se quitó el sombrero, por lo que uno de los del coche *le llamó entre otros oprobios judío*. El aludido sacó la espada y los otros se arrojaron del coche y el apodado Barrabás, de una estocada, dejó mal herido en el suelo a uno de los hermanos, Pellicer, *Avisos*, p. 250.

⁷⁷ *Venint per lo forn de Boatella ixqué una xica, diven que del forn, i arribà a la primera carrossa en la que anava lo senyor l' arquebisbe i li dix "víctor pare Simó a pesar de l'arquebisbe!" i un dels que anaven en la segona carrossa ixqué d'ella i llançà mà a una daga per a pegar-li i lo sant perlat dix " que no le hicieren mal, que supiesen de quién era y en qué casa estava", cfr. Pere Joan Porcar, *Coses evengudes en la ciutat i regne de València (Dietari, 1589-1628)*, edición de F. García García, Valencia, 1983, p. 99.*

⁷⁸ P. Joan Porcar, *Coses evengudes en la ciutat i regne de València*, p. 120.

⁷⁹ Pellicer, *Avisos*, p. 460. Este disenso, podía adquirir formas más violentas. Así, cuando el conde-duque hubo de abandonar la corte, los galopines apedrearon el coche en el que creían que iba, Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 504. Véase también G. Marañón, *El Conde-duque de Olivares. La pasión de mandar*, Madrid, 1965, pp. 360-361.

⁸⁰ AHN Consejos Leg. 7183. En 1623 unos estudiantes valencianos tiraron naranjas a una carroza de caballeros, dando lugar a una crida que prohibía que estos estuvieran parados en el mercado, que andaran en grupos de mas de dos y que tirasen naranjas, P. Joan Porcar, *Coses evengudes en la ciutat i regne de València*, p. 227. En febrero de 1655 el rey despidió a 4 pajes que al pasar el corregidor por la Puerta de la Vega, *comenzaron desde las almenas a descargar un nublado tal de piedras, diciendo "¡Barica! ¡Barica!" que le hicieron partir de carrera, hecho todos pedazos el cielo del coche*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, pp. 113 y 116. Se les echó por querer ponerles

*hago que metan vino y aceite por las puertas de Madrid, sin pagar lo que se debe, haciendo que vayan en sus estribos dos valentones, otras veces dos damas, con que no llegan a mirar lo que podán hallar dentro. Hago que metan en Madrid muchos contrabandos y muchas cosas, que no podían entrar sin el abrigo de estos alcahuetes. Hago que si sucede alguna muerte en alguna parte secreta, trasplanten el cadaver a otro barrio. Hago que muchos coches sean ladrones, que encubridores y alcahuetes muchos días ha que lo son*⁸¹.

Santos subrayaba con especial interés el problema de los fraudes, una cuestión que aunque en su tiempo parecía haber adquirido gran notoriedad, venía de muy atrás. Quejas en este sentido las había habido ya en Sevilla en los años 1570 y con cierta frecuencia en las discusiones tendentes a prohibir su uso, como sucedió en la polémica granadina de los años 1620 y en Sevilla en 1626. Hay noticias dispersas a lo largo de toda la centuria⁸², pero el tema parece haber sido especialmente grave en los años finales del siglo XVII, cuando defraudaban desde los criados del rey hasta los cocheros de titulados y ministros⁸³. La marquesa de Gudannes, que escribía entre 1693 y 1695, decía que el almirante de Aragón, el vizconde de Mendinue y un presidente estaban desterrados por cuatro años, porque quisieron hacer pasar por la puerta una carroza llena de mercaderías de contrabando, y que *al presente tienen una gran exactitud para impedir esa clase de fraudes*⁸⁴. También se denunció a los ministros de la Chancillería de Valladolid por entrar productos en 1693⁸⁵. A pesar de estas noticias, un memorial de 1678

miedo para lo en adelante, pero luego el rey los perdonó.

⁸¹ F. Santos, *Las tarascas de Madrid*, pp. 374-375.

⁸² En 1638 se decía del coche de cierto canónigo cordobés que *es el carro común en que todo entra*, J. Cobos Ruiz de Adana, *El clero en el siglo XVII. (estudio de una visita secreta a la ciudad de Córdoba)*, Córdoba, 1976, p. 165. En 1645 dos caballeros parientes del conde de Lemos y el marqués de Villena eran sorprendidos metiendo en un coche unos pellejos de vino, *Jesuitas, Cartas*, vol. VI, p. 198.

⁸³ Los criados del duque de Osuna trataron de meter vino en 1698 por la Puerta de Toledo, con el resultado de que el Consejo ordenó apresar al caballerizo del duque, que más tarde argumentó que se habían atropellado sus derechos como Grande de Castilla. El Consejo pretendía dar un escarmiento y aleccionar a los embajadores, a los que tanto había costado limitar hacía poco sus inmunidades. El rey mostró su agrado por el celo del Consejo. AHN Consejos Leg. 7147. Los cocheros del rey fueron acusados en 1693 de meter productos en el Pardo. El Consejo pidió hacer con ellos una demostración pública y ejemplar pero el rey pospuso su castigo hasta que alguno incurriera en algún desorden, BNM Mss. 10491 pp. 691-699. Noticias sobre fraudes en la Caballeriza real las había de 10 años antes, Leg. 7191, s.f.

⁸⁴ Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 345.

⁸⁵ AHN Consejos Leg. 7206 n° 415.

aseguraba que eran los coches de mulas de los advenedizos sociales los que facilitaban los fraudes a la hacienda real,

*en muchas Ciudades del Reyno; y aun en esta Corte se han intróduzido [los fraudes] por los Coches de Mulas, y con ellos mantienen los defraudadores a seis, y ocho Mulas de Coche, y otros excesivos gastos; que a exemplo de unos, se tienen por precisos en todos: y las Personas que viven de sus haziendas, padezen la mortificacion de no poder mantener el gasto, y luzimiento que el exceso de los defraudadores ha hecho preciso con el uso*⁸⁶.

Junto a los fraudes, pronto se descubrieron otras posibilidades y el coche se convirtió en un instrumento privilegiado para el crimen. Muchos de estos casos de violencias en los coches tuvieron gran resonancia. Uno de los más conocidos fue el regicidio de Enrique IV en las calles de París⁸⁷. Pero muertes de este tipo fueron relativamente frecuentes. El duque de Aveiro mataba de un carabinazo al conde de Obedos yendo de paseo en coche en 1655⁸⁸. En 1626 moría asesinado un famoso milanés, Ambrosio Piñón cuando habiendo ido en coche a merendar al campo, al volver con su mujer de noche *se subió un hombre por detrás del coche y le metió por las espaldas una aguja de esparteros, que le pasó de parte a parte, de que murió luego*⁸⁹. Más habituales aun fueron los robos que tenían como protagonista al coche. Aunque no conocemos ningún caso de robo de coches, sí

⁸⁶ *Prohibicion de traer mulas en los coches*, p. 40.

⁸⁷ El hecho fue divulgado a través de un famoso grabado en el que se ve un carruaje abierto con toldillos y lleno de gente y el atentado al monarca, véase las *Adiciones* que Basilio Varén puso a la traducción castellana del libro de Enrico Caterino Davila, *Historia de las guerras civiles de Francia*, Amberes, 1686, BNM 3/2597, p. 57. Para el relato del hecho Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte*, p. 31. En Lisboa en 1758 cuando el rey volvía a palacio tres hombres le dispararon hiriéndole en el brazo. No se llegó a saber si había sido *acaso o con intento*, el disparo que sufrió el coche en el que iba el Conde duque en 1642 viendo pasar una compañía de soldados, cuando una escuadra de arcabuceros le hizo salva y dio la bala *en una Barra del Coche, hacia la parte de la Proa, i rompió la Barra haciendo harta Bateria i, con la pólvora o pedaços que chaspó, hirió en la Cara a un Enano que iba allí... i alcançó algo al secretario Carnero*, Pellicer, *Avisos*, p. 393. El famoso poeta Villamediana fue muerto yendo en coche, N. Alonso Cortés, *La muerte del conde de Villamediana*, Valladolid, 1928, pp. 82 y ss.

⁸⁸ Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 139. Estos hechos tuvieron su reflejo literario, véase la orden del rey don Pedro de Aragón para que dos criados apuñalaran a un personaje dentro de la carroza, Lope, *La primera información*, 1620-1625, BAE, 212, p. 345.

⁸⁹ *Noticias de Madrid*, 1261-1627, p. 156. Poco le duró a Piñón el disfrutar de coche; había recibido licencia para uno de dos caballos en consulta de 6-IX-1625 en la que se decía que era genovés, AHN Consejos Leg. 4423/182.

sabemos que los hubo de sus cortinas, cojines o tiros⁹⁰. Ir en ellos era una garantía de tener medios y ello atrajo a muchos ladrones. Como *el más galante hurto* calificó Pinheiro el sucedido en 1605, cuando yendo seis o siete ingleses,

*en un coche del rey, iba uno en el estribo vuelto para dentro, y llevaba en el sombrero una medalla de diamantes como la palma de la mano; viendola relucir un mancebo que pasaba por medio de la vía publica, y en pleno día y entre la gente, se le llevó de la cabeza*⁹¹.

Pero eran los robos tradicionales, los asaltos en los caminos, los que se hacían más cómodos, sencillos de ejecutar y sustanciosos⁹². Además, el coche permitía a los delincuentes robar con él o gracias a él; en 1654 en la calle de la Madera, a las once de la noche entraron seis hombres en casa de un canónigo de Sevilla que tomaba el fresco y *le quitaron todo cuanto tenía de valor*. Habían llegado en un coche *donde lo metieron todo, siendo uno el cochero*. No menos ingeniosos habían sido tres ladrones que se servían de una silla para sus hurtos e iban con hábito de capuchinos en 1642⁹³.

⁹⁰ Barrionuevo informaba de *cuatro o cinco hurtos de mulas de coches, cosa grande*. A la marquesa de Montealegre le robaron 6 que valían 3.000 ducados, al conde de Mora 4 de 2000 ducados así como a otros 3 caballeros, Avisos, BAE, 221, p. 186. Véanse varios casos de mediados del siglo XVIII, de escasa cuantía aparentemente, 15 reales por un almohadón por ejemplo, pero equivalentes a varios días de trabajo, cfr. Ángel Alloza, *La vara quebrada*..., pp. 165, 167-168 y 244. En 1696 don Juan Ibáñez relataba al marqués de Távara que una noche yendo a su casa la marquesa de Villanueva *le quitaron la capa al paje q yba arrimado a la silla y los lacayos corrieron al capeador y se escapo*, cfr. BNM Mss. 10241 f. 104. Robo literario a los del coche ya en Lope, *El leal criado*, 1594, I, p. 500.

⁹¹ Pinheiro da Veiga, *Fastiginia*, pp. 79-80.

⁹² En 1655 fueron asaltados un individuo del hábito de San Juan y un sobrino suyo que iban en litera con varios criados camino de Alcalá. Ellos pudieron esconderse, pero no los criados que fueron atados a los árboles y liberados al día siguiente. Yendo el rey en 1657 a cazar halló en el camino un coche desvalijado por unos ladrones que se habían llevado mulas y todo cuanto traían el caballero que venía en él, así como los criados, cocheros y mozos, dejándoles atados a todos a las ruedas y a unos árboles. El rey *paróse a ver el espectáculo y mandó dar las mulas que traía de repuesto para que le trajesen a Madrid*, Barrionuevo, Avisos, BAE, 221 pp. 115, 142 y 222.

⁹³ Pellicer, Avisos, p. 329. Al banquero Cortizos robaron una noche de 1642 *dando garrote a las rejas de su casa, con traza de andar un coche toda la noche calle abajo, calle arriba*, Jesuitas, Cartas, vol. IV, p. 390 también Pellicer, Avisos, p. 376. El licenciado Andrés Corrión de Figueroa que había sido teniente en Sevilla, contaba en un memorial dirigido a la Cámara de Castilla como había solventado un robo informándose que la noche del hurto *avia passado por aquellas calles muy a deshoras un coche con dos hachas grandes encendidas a los estrivos*. Presumiendo podían ser estos los autores, se enteró de que habían comprado hachas el cochero del Fiscal de la Contratación y dos bodegoneros. En casa de uno de estos se halló una hacha y parte del robo. Unos fueron presos en Sevilla y otros a la altura de Pinto y a todos se les ahorcó, AHN Consejos, Leg. 13198-109, fs. 1r-1v.

También fueron más fáciles con los coches los secuestros como el que acaeció en 1643 que contaba Pellicer, caso que escandalizó a la corte *por el hecho y las circunstancias*. Se trató del robo de la hija de un tratante en lienzos, de 30.000 ducados de dote, consumado por un hermano de la madrastra de la moza que, *deshauciado de que se la diesen por mujer*, lo intentó por la fuerza, y acompañado de amigos y con armas de fuego y un coche de cuatro mulas llegó a la casa y, armando una pendencia, salieron a la terraza la joven y la madrastra, a aquella *la cogieron y, metiéndola en el coche, dispararon pistolas para atemorizar la gente y que no los siguiesen*. Pellicer añadía que corrió el coche muchas calles de Madrid *dando por todas grandes gritos la Robada, de suerte que todos creyeron, según el Aparato i estruendo que solo algun gran Señor podía atreverse a Caso semejante i tan violento*⁹⁴.

También facilitó el coche la comisión de crímenes y su ocultamiento. Así lo atestigua la costumbre de abandonar cadáveres en iglesias dentro de sillas de manos o llevados en coche. En 1647 se dejó una silla con las cortinas cerradas en la iglesia de la Trinidad Descalza y al cerrar por la noche se encontró que había en ella *una mujer muerta de buen parecer y con un papel diciendo la enterrasen y 100 escudos*⁹⁵. Algo parecido sucedió en agosto de 1655 cuando llegaron cuatro enmascarados a un convento, a las doce de la noche, *a llevar un cuerpo muerto de un mozo, sacada la lengua, y dejaron 200 reales de plata para que le dijese misas*. Se decía que había sido en un coche y *que el cochero era supuesto y no el propio*⁹⁶. Gracias al anonimato brindado por el coche se podían cometer otras fechorías; en agosto de 1625, paseándose por la noche en el Prado el conde de Monterrey presidente de Italia, y el conde de Montesclaros presidente de Hacienda, *salieron de un coche cuatro dueñas de honor con sus mantos y*

⁹⁴ Pellicer, *Avisos*, p. 418. Barrionuevo contaba otro caso de 1657 realizado por el marqués de Almazán y el conde de Monterrey con una comedianta, *Avisos*, BAE, 222, pp. 106-107. Un secuestro literario mediante el coche, en Lope, *La sortija del olvido*, 1610-1615, NRAE, t. IX, pp. 597-598 y en Barbadillo, *El necio bien afortunado*, 1621, en F.R. de Uhagón, *Dos novelas de D. Alonso Jerónimo de Salas Barbadillo*, Madrid, 1894, pp. 191-192.

⁹⁵ Jesuitas, *Cartas*, vol. VII, p. 117. De esta práctica se hacía eco Calderón, *Bien vengas si vienes solo*, I, p. 608.

⁹⁶ Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 179.

*tocas reverendas por de fuera y lacayos o diablos por de dentro, y con sendos garrotes los varearon*⁹⁷.

De la lectura de estos datos, aunque dispersos e inconexos, puede afirmarse que los coches facilitaron nuevas formas de violencia en la época. Allí donde esta fue habitual, el coche, los tiros y los cocheros adquirieron un protagonismo destacado, como se aprecia en lo sucedido en Valencia en los años que mediaron entre 1661-1664 y 1667-1679⁹⁸. En ese corto lapso de tiempo pueden encontrarse toda la variedad de crímenes imaginables mediante el coche; fraudes en las puertas de la ciudad⁹⁹, robo de los vehículos¹⁰⁰, ataques y muertes de cocheros¹⁰¹, secuestros¹⁰², asesinatos¹⁰³, envío de cadáveres con el vehículo¹⁰⁴, robo de mulas¹⁰⁵, ataques al coche¹⁰⁶ y matanza ritual de mulas,

⁹⁷ A. de Castro y Rossi, *Discurso acerca de las costumbres públicas y privadas de los españoles en el siglo XVII fundado en el estudio de las comedias de Calderón*, Madrid, 1881, pp. 93-94.

⁹⁸ Para la violencia social de la época, tema importante en los dietaristas valencianos de la época, J. Aierdi, *Dietari*, pp. 55-66.

⁹⁹ Se decía que defraudaban mucho con los coches frailes, capellanes, soldados de la guardia y mujeres. El remedio estaba en controlar las puertas, pero dada la abundancia de bandoleros y muertes que *cada día es feien per molt poca causa, ningú gosava atrevir-se a regonéixer als portals a ningú, ni a ningun coche ni galera ni carrèga..., perquè de contact era tenir, a la nit, una caravinada*, *ibidem*, pp. 299-300.

¹⁰⁰ En 1661 el hijo del conde de Carlet fue a la casa de Mosén de Porcar, este le mató y se fue en su vehículo, *ibidem*, p. 179.

¹⁰¹ En septiembre de 1661 fue muerto un cochero a puñaladas. En junio de 1663 también amaneció muerto *a punyaladas y degollat en lo llit lo cochero* de don Gaspar Salvador, juez de la Real Audiencia, muerto por otro gavaig pariente suyo para robarlo, *ibidem*, pp. 179 y 299.

¹⁰² *Cas orrendo, y nunca vist en València*, fue el secuestro de tres hombres por unos aragoneses que los colocaron en un coche y los transportaron a Aragón, *ibidem*, pp. 405-406.

¹⁰³ Los valencianos mostraron cierta querencia al asesinato en coche; en agosto de 1662, Grisógono Almella, diputado en cap de Valencia fue asesinado en el suyo en plena calle; en 1677 el notario Antoni Ferrer al llegar a su casa, fue apuñalado, muriendo dentro del vehículo. En 1679 fue muerto a tiros don Lloís Figuerola del hábito de San Juan y señor de Náquera, disparados por dos hombres que hicieron parar el coche; en 1677 don Pedro Roís de Llorí, capitán de la guarda del virrey, fue disparado en su coche por dos hombres apostados en una esquina, muriendo después y en 1678 entrando en el coche don Marcos Roig, juez de la Real Audiencia, pasó un hombre a caballo que le disparó un tiro del que falleció más tarde, *ibidem*, pp. 266, 359-360, 368, 406-407 y 411-412.

¹⁰⁴ En 1662 se llevó a una mujer muerta a Sent Domingo. *Dit dia es digué per molt cert que el senyor arquebisbe envià, porque nits avans, en un coche, a Sent Domingo un ataüt per a quel.l soterrasen* u cuando los frailes lo abrieron vieron *una dona morta molt coneguda*, *ibidem*, p. 277.

¹⁰⁵ Como le sucedió en 1662 a Fhelip Foro, molinero, cuando le salieron al camino seis u ocho hombres y le robaron las mulas del coche, que eran muy buenas y *se les ne emportaren*; y *deixaren enmig del camí lo coche*, *ibidem*, p. 276.

práctica esta que mostraba la relevancia de la violencia ejercida en los carruajes. En 1663 estando el obispo Barberá delante de la Inquisición en su coche llegaron dos capellanes y le dijeron *que si ell sabia fer jostícia, ells sabien castigar* y le desjarretaron los mulas del coche, muriendo una de ellas y quedando inútil la otra. El origen de esto había sido la visita realizada por Barberá a uno de los capellanes al que se había condenado -debido a los robos que había hecho- a permutar su beneficio y a restituir los bienes. El capellán planeó matar al bisbe y sabiéndolo un pariente suyo, trató de disuadirlo, pero como le viera muy resuelto a hacerlo,

*li donà per albitre que lo dexarretàs les mules, que encara que no seria tan gran vengansa, per lo menys seria molt notori a tota València- cosa que encara què era mala, però la poqué aconsellar per a evitar machor escàndol, quant lo veia tan resolt*¹⁰⁷.

3. EL COCHE EN LA IMAGEN DE LA CORTE

Es indudable que la imagen que los contemporáneos tuvieron de la corte se vio modificada por el uso de los coches. Una serie de tópicos vinieron a mostrar las consecuencias de esta novedad; así su abundancia en las cortes y su uso por todo el mundo civilizado, su invasión de la ciudad que los llevó a convertirse en barcos, casas, enseres infinitos y eternos, monstruos incontrolados que devoraban a los que en ellos iban o los volvían locos.

3. 1. A ABUNDANCIA DE COCHES SEGÚN LOS EXTRANJEROS

¹⁰⁶ En enero de 1677 gran número de estudiantes entraron en casa de Domingo Matheu, oidor de las causas criminales de la Audiencia, le apedrearon puertas y ventanas y *li esmentolaren la carrossa que tenia en lo pati*, *ibidem*, p. 336.

¹⁰⁷ *Ibidem*, p. 316. En 1662 por la noche en la calle *li mataren les dos mules del coche al canonche Albelda* y en 1677 entraron en casa de Francisco Fenollet, deán y canónigo de Valencia y gobernador del arzobispado seis hombres y le desjarretaron dos de las cuatro mulas que tenía en el patio y hubieran hecho lo mismo con las otras dos de no haber acudido la mujer del cochero dando grandes gritos, *ibidem*, pp. 276 y 374.

De la abundancia de vehículos no dejaron de hacerse eco cuantos viajeros y embajadores recorrieron la península. No faltaron en sus informes, relatos y cartas noticias sobre las grandes cantidades de vehículos de Valencia, Zaragoza, Barcelona, Sevilla, Granada y Madrid. Así, Zaragoza poseía, como aseguraba Brunel, más carrozas y tiradas por mulas mejores que las de Madrid¹⁰⁸, mientras que en 1645 Robert Bargrave había escrito que la ciudad estaba *llena de gente de rango, de elegantes coches y bonitos caballos*¹⁰⁹. Caso similar fue el de Valencia, de donde escribía Joly que los coches era *alli tan corrientes que, fuera de París, no creo haya tantos en todas las demás ciudades de Francia*¹¹⁰. El viajero inglés Bargrave comentaba que ninguna calle estaba pavimentada, de forma que en invierno estaban intransitables por la suciedad *salvo en coches, de los que hay muchos*¹¹¹. Bartolomé Joly, a pesar de sus prejuicios con respecto al país, reconocía la cantidad de carruajes que había en Barcelona, escribiendo que la ciudad es *propia en fantasías y en carrozas después de París y a la par de las mejores ciudades de Francia*¹¹². Las ciudades andaluzas fueron lugar de visita de numerosos viajeros que también mencionaron la abundancia de carruajes. Uno de ellos decía de Sevilla hacia 1670 que el número de sus carrozas sobrepasaba el de

¹⁰⁸ Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 349.

¹⁰⁹ Patricia Shaw Fairman, *España vista por los ingleses del siglo XVII*, Madrid, 1981, p. 115. Joly decía haber sido recibido cerca de la ciudad por unos treinta de ellos, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 720. El cardenal de Retz decían que en su caso había sido *más de doscientas carrozas de damas*. Exageraba, pues en Mallorca decía haber sido recibido por el virrey con *ciento o ciento veinte carrozas llenas de nobleza*, Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 248-249. De los carruajes zaragozanos también trataba el diario de Cosme de Médicis, pero rebajando su número y calidad. Aseguraba que las carrozas formaron

due, tre, e quattro file senza scambievolmente impedirsi, e ben vero che a ciò non tanto contribuisce la larghezza del sito quanto la scarsezza delle carozze delli quali se ne contarono quando era piu pieno il passeggio intorno a 30 fra le quali non c'era cosa straordinaria sia per bellezza e galanteria di esse, sia per la bellezza o il numero delle dame,

Viaje de Cosme de Medicis por España y Portugal (1668-1669), edición de A. Sanchez Rivero y A. M^a de Sánchez Rivero, Madrid, s. a. , p. 58. En 1642, en la llegada del rey, se decía que *salieron 100 coches de a seis mulas de Zaragoza a recibirle*, Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 440.

¹¹⁰ Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 713.

¹¹¹ P. Shaw Fairman, *España vista por los ingleses...*, p. 118.

¹¹² Decía que cerca de Barcelona los abades de Poblet y Santa Cruz les recibieron con 10 carrozas, Mercadal, *Viajes*, vol. II, pp. 692 y 697. Según Bargrave se podían conducir coches alrededor de todo el parapeto de la muralla y señalaba una gran plaza donde galanes y damas paseaban en coche, P. Shaw Fairman, *España vista por los ingleses...*, pp. 116-117.

la corte¹¹³ y no mucho después, en 1680, el inglés Thomas Williams mantenía que muchos tenían coche en Sevilla porque *no cuesta nada*, añadiendo que se usaban mulas *que comen poco, nunca estan enfermas y viven una eternidad*¹¹⁴. El autor del viaje por España de Cosme de Médicis decía de Sevilla que tenía 800 coches, aunque en Granada, ponía en duda que hubiera 100 carruajes como le habían dicho¹¹⁵.

Pero era Madrid el lugar más visitado por los extranjeros y aquel en el que mayor número de coches encontraban¹¹⁶. Joly se hacía lenguas de los paseos de la nobleza *en tal aparato de vestidos, coches, caballos, sillas y séquito de criados*, con los que daban una vuelta por la ciudad para luego ir a tomar el fresco al Prado, donde damas y caballeros se paseaban *a pie, en coche o sobre caballos* y donde los jinetes se movían *alrededor de una carroza llena de damas*¹¹⁷. Sir Richard Wynn escribía en 1623 que encontró una tarde en Madrid *por lo menos 500 coches, la mayoría de ellos con mujeres dentro*, que iban al campo a tomar el aire. Robert Bargrave notaba la suciedad de las calles, escribiendo en 1654 que eran anchas y que estaban *llenas de coches*, razón por la que *en invierno están sucias y desagradables y en verano tan polvorientas y molestas*¹¹⁸. De Gramont, que se encontraba en Madrid en 1659 como embajador de Francia, comentaba sobre su entrada en la ciudad que había por doquier un gran numero de carrozas, *dispuestas sin embargo, con tal orden, que no suspendían su carrera*, insistiendo poco después

¹¹³ Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 489.

¹¹⁴ P. Shaw Fairman, *España vista por los ingleses...*, p. 61.

¹¹⁵ Decía que *ma a giudicare da quello che si abbatemmo a vedere nel rigiarle, si durera fatica a credere, che elle arrivano a 45 o 50*. Aseguraba también que había en Toledo 20 coches y 10 en Écija. De Córdoba subrayaba sus muchas carrozas, Rivero, *Viaje de Cosme...*, pp., 225, 211, 158, 219, 186 respectivamente. Comentarios sobre la cifra de coches de Sevilla en Domínguez Ortiz, *Orto y ocase de Sevilla*, pp. 109-110. De Granada, Bello Hurtado decía que *hoy ruedan continuos mas de 200 coches* y Francisco Porcel que habría *ochenta Coches*, véase *supra*.

¹¹⁶ Ya en 1594 en el relato del viaje del nuncio Camilo Borghese se contaba que antes de llegar a la ciudad había sido recibido por el patriarca *con muchas carrozas*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 624. Del Prado escribía Diego de Cuelvis en 1599 que tenía una hermosa alameda con dos calles muy anchas y largas donde las tardes de verano *andan por pasar el tiempo con caroches y caballos todo el Mundo*, A. Domínguez Ortiz, "La descripción de Madrid de Diego de Cuelvis", *AIEM*, 1969, p. 143. Ya señaló Domínguez Ortiz la jerga del alemán que, -si no era errata- le hacía confundir coche, carricoche y carroza.

¹¹⁷ Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 737. El noble polaco Jacobo Sobieski decía en 1611 que las damas iban al Prado en coches y los caballeros a caballo, *ibidem*, vol. III, p. 186.

en que era fácil imaginar la *cantidad innumerable de carrozas* en la corte residencia de los reyes de España. Bertaut, que también estuvo en Madrid en 1659, decía a propósito de la misma entrada que las calles estaban llenas de *infinidad de carrozas*, así como la plaza del alcázar y el Buen Retiro. Antonio de Brunel, que viajaba por España en 1665, hablaba de las malolientes calles de Madrid, pero también decía que después de París, *no había visto ciudad alguna con tantas carrozas*¹¹⁹. El mismo año Baltasar de Monconys escribía sobre el Prado que se regaba en verano para impedir las polvaredas, *pues pasan por allí muchas carrozas* que desde las seis de la tarde hasta la medianoche debían alcanzar en su opinión *la cifra de unas setecientas u ochocientas*¹²⁰. No le quedó a la zaga Jean Muret, quien yendo al alcázar en 1666 aseguraba haber visto delante de Palacio *más de 600 carrozas, todas de cuatro mulas y una de cada embajador en un patio cubierto dentro*.¹²¹ El marques de Villars en sus memorias de 1679 decía sobre Madrid que era *la ciudad del mundo más llena de carrozas en proporción a su tamaño*¹²² y por esas fechas, la condesa d'Aulnoy escribía sobre el Manzanares que con frecuencia se reunían allí *más de mil carrozas*¹²³, mientras el relato del viaje de Cosme de Medicis había cifrado las de todo Madrid en no menos de 2000¹²⁴.

Estos testimonios tenían un paralelismo exacto con el más importante de los tópicos del Barroco sobre los coches; su abundancia. Sin embargo, el tópico literario, volcado aun más en Madrid, poseía un trasfondo mucho más rico en significados y referencias, que son las que vamos a analizar ahora.

3. 2. IMÁGENES LITERARIAS DE LOS COCHES EN LAS CIUDADES DE LA MONARQUÍA

¹¹⁸ Patricia Shaw Fairman, *España vista por los ingleses...*, pp. 247-248 y 89 respectivamente.

¹¹⁹ Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 371-372, 401 y 470 y 261 y 263 respectivamente.

¹²⁰ J. L. Checa Cremades, *Madrid en la prosa de viaje*, Madrid, 1992, vol. I, p. 18.

¹²¹ Véase ilustración nº 5, Felipe Pallota, *Felipe V saliendo a la campaña de Portugal*, 1704.

¹²² Mercadal, *Viajes...*, vol. III, pp. 552 y 702.

¹²³ Condesa d'Aulnoy, *Viaje por España...*, T. II, p. 18.

¹²⁴ *Viaje de Cosme de Medicis...*, *passim*.



El coche fue indiscutiblemente un elemento cortesano y urbano. Así ha de entenderse el exabrupto de la dama que preguntaba contundente:

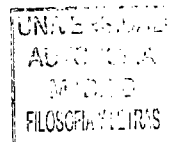
*¿Qué Indias hay donde no hay coche*¹²⁵?

La pregunta manifestaba la extensión del fenómeno, que había llegado al mundo todo y allí donde no lo había hecho, no existía sino la barbarie. Era el coche antes que nada, un producto urbano y sobre todo cortesano, que se impuso tanto en la descripción realista, como en la representación imaginada de la corte.

Antes de que tuviera lugar la institucionalización del uso del coche y este fuera percibido como un problema urbano, diversos autores habían considerado el coche como una positiva novedad de la ciudad. Desde una perspectiva esteticista, manierista diríamos, más propia del Renacimiento que del Barroco, coches y carrozas fueron vistos como ornato de la ciudad, complemento de sus edificios y reflejo de su poder. Al lado de la praxis urbanística que propició el uso del coche desde 1560-1570 aproximadamente, surgieron una serie de ideas que pusieron en relación el coche con la ciudad bajo una interesante perspectiva. La traducción ideológica del fenómeno vino a hacer una apología de la ciudad y de las facilidades que ofrecía para el uso del coche, subrayando lo atractivo de éste nuevo enser urbano. Según las nuevas ideas acerca de la ciudad, la importancia de esta no estribaba ya sólo en su origen y la cantidad de sus habitantes, junto a esto, la regularización del trazado urbano, los grandes edificios y todo aquello que era nuevo, despertaba la curiosidad y era artificioso, confería a la ciudad belleza y grandeza¹²⁶. El coche entró pues a formar parte de esos elementos que añadían brillo a la ciudad. Estas ideas fueron difundidas en varias e importantes obras laudatorias y polémicas sobre el fenómeno urbano o en historias de ciudades. Por ejemplo, Dámaso de Frías describía en 1582 el Prado de la Magdalena y ponderaba las tardes y noches de verano en las que *es tanta la gente a pie, en coches, y a*

¹²⁵ Calderón, *Guárdate del agua mansa*, edición de I. Arellano y V. García Ruíz, Murcia, 1989, pp. 149-151.

¹²⁶ La calidad de las casas y el precio de los solares en las ciudades se hallaba en función de su proximidad a los puntos mas representativos de la urbe, justamente las plazas o los recorridos de las entradas triunfales, de ahí también la importancia de los balcones, de moda en todas las ciudades españolas, que facilitaban el ver nuevas cosas y el dejarse ver, Cámara Muñoz, *Arquitectura y sociedad en el Siglo de Oro*, pp. 90 y 94 y 204 y 207.



caballo. Del tamaño y amplitud del resto de las calles, decía Frías hiperbólicamente, que *ninguna ay por donde no puedan yr tres coches juntos, por lo menos dos que no es poco momento esta anchura para la salud para la limpieza y para la alegría de la gente y de las casas*¹²⁷. Alonso de Morgado escribía en 1587 que entrando por cualquiera de las 15 puertas de la ciudad:

*se representa luego a la vista la magestad de Sevilla, llena toda de tantos Principes, Duques, Marqueses, Condes, y Señores de Titulo... Ilustrando assi mismo la ciudad tan infinitas, no menos modestas, que agraciadas Damas, y Dueñas Castissimas, y de grân valor, cõ gran muchedumbre de Coches, Carroças, y Literas*¹²⁸.

En 1590 se decía del Prado madrileño que era cosa *muy de ver y de mucha recreación* la multitud de gente que a él salía, *de bizarrísimas damas, de bien dispuestos caballeros, y de muchos señores y señoras principales en coches y carrozas*¹²⁹. Esta preocupación por el espacio de las calles y por su aptitud para el tráfico rodado se repetía en *Razón de Corte*, obra escrita hacia 1601-1606, en la que entre sus ventajas como ciudad se señalaba que Madrid poseía un amplio Prado en el que *tres y cuatro coches a la par van sin aprieto*. No era menos adecuado el resto del espacio urbano, porque la ciudad gozaba de *muy espaciosas calles, que algunas de las mas principales parecen plazas prolongadas*, en las que se podía andar normalmente *en anchura de los de a pie y a caballo, Arrios carros y coches aviendo espacio para ir a la par, volverse y revolverse sin encuentros y rodeos*¹³⁰.

¹²⁷ Damaso de Frías, *Dialogo en alabanza de Valladolid*, 1582, BNM Mss. 1172, fs. 177v y 179v. Edición moderna de Alonso Cortés, *Miscelanea vallisoletana*, Valladolid, 1955, t. I.

¹²⁸ Alonso de Morgado, *Historia de Sevilla*, 1587, edición facsímil, Sevilla, 1981, fs. 40v-41r.

¹²⁹ D. Pérez de Mesa, *Primera y segunda parte de las grandezas y cosas notables de españa compuesta por Pedro de Medina y corregida y ampliada por D. Pérez de Mesa*, 1590, BNM U 6905 f. 205r. Ni los coches ni el prado aparecían en la primera edición de Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de España*, 1548, tampoco en la de 1566. Cabe recordar que Enrique Cock destacaba el gran tamaño de Zaragoza, pero subrayaba también que *todas las calles y callejuelas son muy angostas y estrechas, de manera que por algunas de ellas no pueden pasar coches*, Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 458.

¹³⁰ Juan de Jerez y Lope de Deza, *Razón de Corte*, BNM Mss. 6549, f. 76r. La expresión *Arrios* se refiere naturalmente a la arriería. Hay edición de Antonio T. Reguera Rodríguez, *Razón de Corte por Joan de Xerez y Lope de Deça*, León, 2001, pp. 181-182. Según cierto memorial de estos años se habían comprado y derribado *multitud de casas para ensanchar las calles, que han quedado las mejores que hay en ningún lugar de España*, Doctor Matute, *Suma del memorial que*

Un poco más tarde, en medio del más intenso debate anti-coche, todavía era para los más conspicuos analistas del fenómeno cocheril, un elemento positivo. Brochero decía que su uso *conviene por el adorno de las Ciudades*, porque eran la *ostentacion de su opulencia, la prueba de su grandeza, y el principal ornato de sus calles*¹³¹ y Navarrete mantenía que *se deven permitir para el lustre y esplendor de la Monarquía*, porque, añadía, *en Monarquía tan grande y tan poderosa, faltaria un gran lustre, faltando de todo punto los coches*¹³². El tópico del coche justo venía a subrayar convenientemente que era un bien necesario para mostrar las jerarquías sociales. Luis Vélez de Guevara describía la calle Mayor y sus coches, carrozas, literas, sillas, de cuya exhibición decía que era tanta la *diversidad de hermosuras y galas que parecía que se habían soltado abril y mayo y desatado las estrellas*¹³³. Para Núñez de Castro *cada carroza es una primavera con voz, un mayo con respuesta* y coches y carrozas de la corte servían de *góndolas o de breves edificios portátiles*¹³⁴. En fin, en 1645 Méndez Silva escribía sobre el Prado que en él se hallaba *el concurso de noble y lustrosa caballería, la marea del aura cortesana en brillantes coches*¹³⁵.

Junto a estas opiniones positivas sobre los coches en las ciudades de la Monarquía, especialmente en la corte, típicas de la literatura laudatoria urbana, otros autores se hicieron eco igualmente de su abundancia o de su simple presencia. En contraste con las informaciones de los viajeros, la inmensa mayoría de las innumerables referencias literarias trataron de Madrid y muy pocas de otras grandes ciudades, reflejo de su escasa fortuna literaria. Pero aunque fueron pocas, no dejó de haber referencias a los coches como elemento característico de varias ciudades. De Toledo, durante cierto tiempo sede de la corte, no hubo

Madrid dio a su Majestad con las razones y causas por que la corte no salga de la villa, BRAH 9/5456. El tópico tuvo larga vida y Quintana escribió hiperbólico que entre las 400 calles de la corte eran *las mas dellas muy anchas, derechas, y capaces tanto q en algunas podran ir diez coches a una, sin estorbarse los unos a los otros*, Gerónimo de Quintana, *A la muy antigua, noble y coronada villa de Madrid...*, vol. II, f. 377r.

¹³¹ Brochero, *Discurso*, fs. 5r-5v.

¹³² Navarrete, *Discursos*, f. 37v.

¹³³ Luis Vélez de Guevara, *El diablo Cojuelo*, edición de A.R. Fernández González e I. Arellano, Madrid, 1988, pp. 92 y ss.

¹³⁴ Alonso Núñez de Castro, *Libro histórico-político solo Madrid es Corte...*, pp. 20 y 23.

¹³⁵ R. Méndez Silva, *Población general de España, 1645*, BNM U 2577, f. 8r.

apenas menciones a su uso, fuera de los versos de Horozco. Sin embargo, cuando aquella se estableció en Valladolid, proliferaron los testimonios sobre sus carruajes y se recreó el tópico de la abundancia de vehículos¹³⁶. Pihneiro escribió sobre el Prado, el famoso paseo vallisoletano, que *circularían mas de 300 coches con toda la bizarría de la Corte, dando vueltas sin otro intento que ver y ser vistos y distraerse*. En otra ocasión ponderaba que eran tantos los vehículos que *con caber tres a la vez por la puerta del Campo, y pasar otros por otras partes, tardaron en entrar media noche*, mientras de la calle de la Platería aseguraba que *caben cinco coches juntos*¹³⁷. La ciudad más rica y poblada de la España de entonces, Sevilla, gozaba de mayor número de coches que ninguna otra¹³⁸. Tenía varios famosos paseos, El Arenal y la Alameda, de los que ya en 1602 comentaba Lope:

*Y con la carroza sal
con pajes que crujan seda,
una tarde a la Alameda
y otra tarde al Arenal*¹³⁹.

En Valencia, corte virreinal, se llamaba el paseo principal el Prado, como en Madrid y con este se comparaba como lugar de fiestas y conquistas de damas¹⁴⁰. Como Madrid por esas fechas, Valencia también era la ciudad de los mil coches:

¹³⁶ Góngora acusó a las mujeres en la corte vallisoletana de abusar del ir en coche: *Serenísimas damas de buen tallo,/no os andeis cocheando todo el día,/ que en dos mulas mejores que la mía/ se pasea el estiércol por la calle*, cfr. F. Díaz-Plaja, *La vida cotidiana en la España del Siglo de Oro*, p. 51.

¹³⁷ Pinheiro da Veiga, *Fastiginia*, pp. 57, 70 y 293-294. Céspedes y Meneses comentaba algo más tarde *el infinito número de coches que bajó al Prado* cierta tarde y retrataba el caos urbano aseverando que estaba el Campo *hecho una selva de carrozas y coches que frisaban hasta con los umbrales de la iglesia*. Queriendo el protagonista de su obra salir de la iglesia tubo que emboscarse por ellos *no sin algún trabajo y peligro de ser atropellado*, Gonzalo de Céspedes y Meneses, *Varia fortuna del soldado Píndaro*, 1626, edición de A. Pacheco, Madrid, 1975, vol. II, pp. 13 y 20.

¹³⁸ *Cierta Floresta española*, obra anónima de principios del XVII, señalaba que en Sevilla había *dos mil coches de muy buenos aderezos y caballos*, cfr. L. Sánchez Costa, "La península a principios del siglo XVII", *Revue hispanique*, t. XXXIV, 1915, p. 374.

¹³⁹ Lope, *El amante agradecido*, VIII, pp. 6 y 47. Del Arenal salían los amos de Estebanillo en coche prestado, Esteban González, *La vida y hechos de Estebanillo González*, 1646, edición de A. Carreira y J. A. Cid, Madrid, 1990, vol. I, p. 215. Claramonte aseguraba que los muchos coches iban socavando la honestidad de las damas sevillanas: *Paladiones preñados/ de mil partos infelices,/ vencerán su honestidad*, Andrés de Claramonte, *Tan largo me lo fiáis*, 1612-1615, edición de A. Rodríguez López-Vázquez, Kassel, 1990, p. 194.

*Salen de Valencia,
noche de San Juan,
mil coches de damas
al fresco del mar*¹⁴¹.

Las menciones a los coches de otras ciudades de la Monarquía fueron mucho más circunstanciales y menos abundantes¹⁴². Fuera de la península, el tópico se encontraba también en la corte virreinal, como en México, donde Pedro Ordóñez de Ceballos decía haber visto *treinta y cinco coches y carrozas* por sus calles y plazas. Una interesante descripción de la ciudad, cifraba la riqueza de la corte novohispana también en la abundancia de sus vehículos:

*y para autoridad y señorío
coches, carrozas, sillas y literas*¹⁴³.

3. 3. LOS TOPICOS SOBRE LOS COCHES DE MADRID

¹⁴⁰ F. Agustín Tarrega, *El prado de Valencia*, 1588, J. L. Canet Valles, Londres, 1985, pp. 98-102. Gaspar de Mercader traía los coches de los que suelen salir al Prado, más gallardos y bellos que el carro del sol, en *El Prado de Valencia*, 1600, BNM R 1182, p. 25. Lope traía noticias de salidas en coche al Grao, otro lugar de asueto valenciano, en comedias anteriores a 1600, Lope, *El Grao de Valencia*, 1589-1595, III, p. 468 y en *El Argel fingido*, 1599, VI, pp. 125-126. En Valencia había otro paseo de coches cercano al río que conducía al famoso Prado, paseo que en 1624 se cuidó de no estrechar al construir un palenque para fiestas públicas. Se le describe como *lo passeio y divertiment dels coches que les dames y cavallers y demes persones de dita ciutat tenen per entreteniment*, S. Carreres Zacarés, "Un paseo de coches y un palenque en el siglo XVII", *Cultura valenciana*, 1926, p. 44.

¹⁴¹ Lope, *El Hamete de Toledo*, 1608-1612, NRAE, t. VI, p. 172. Maluenda en *Cosquillas de la risa*, obra de 1629, incluía un romance al Prado valenciano: *Mas es un prodigio cuando/en el, el alma contempla,/una esfera en cada coche,/en cada dama una estrella*, Jacinto Alonso Maluenda, *Cozquilla del gusto*, E. Juliá Martínez, I, Madrid, 1951, pp. 55-56.

¹⁴² En la playa de Barcelona se decía que había *diversidad de coches*, Juan Cortés de Tolosa, *El Lazarillo de Manzanares*, 1620, M. Zugasti, Barcelona, 1990, p. 171. En el Arenal de Murcia, una amplia explanada que se extendía junto a la margen izquierda del Segura fuera de la ciudad y que quedaba unida a ella por medio de la Puerta de la Puente, dio inicio Cascales su epístola sobre los coches, F. Cascales, *Cartas filológicas*, vol. II, p. 137. Los coches de las ciudades andaluzas más grandes, como Granada y Córdoba, no tuvieron repercusión literaria. De una de las plazas de Granada, la de la puerta de Guadix, escribía Francisco Henríquez de Jorquera que era donde los caballeros salían a caballo y donde las damas salían a *coger los frescos ayres en bien adornados coches, donde la curiosidad, artificio y riqueza compiten*, Jorquera, *Anales de Granada*, vol. I, pp. 22 y 38.

¹⁴³ Pedro Ordóñez de Ceballos, *Viaje del mundo*, edición de Madrid, 1993, p. 167. (Aunque publicado en 1614 la fecha de composición es anterior a 1600). Bernardo de Balbuena, *Grandeza mexicana*, 1604, edición de J.C. González Boixo, Roma, 1988, p. 78.

Los coches fueron sobre todo, un tema madrileño no sólo porque fueran un enser cortesano por definición, sino porque Madrid se convirtió en el espacio por antonomasia del consumo literario¹⁴⁴. La aparición del coche como tema literario típico de la cultura barroca, comparecía bien con su visión de la ciudad que contrastaba grandemente con la del Renacimiento que encontraba en la urbe aspectos positivos. En el Seiscientos la ciudad fue muy frecuentemente un espacio negativo en el que junto a las incomodidades físicas -aumento de la población, hacinamiento, carestía- se subrayaron otros trazos como las conductas criminales o corruptas, la promiscuidad social, la pérdida de la religiosidad, los valores cristianos o el respeto por las leyes. En relación a los coches, la literatura de la época subrayó sobre todo su extrema abundancia de la que se derivaban peligros como la movilidad social o la proliferación del pecado, pero no hizo apenas hincapié en las consecuencias higiénicas o en los problemas del tráfico que los coches provocaban, es decir, planteó el problema de su uso desde la perspectiva de la élite cortesana, preocupada por la emulación y el control social más que por otra cuestión.

La marea cocheril se avistó muy pronto, en íntima relación con las ansias de ascenso social de la sociedad castellana y en paralelo al proceso de crecimiento poblacional de Madrid. La abundancia de coches fue en parte pues, un reflejo de la abundancia de habitantes que a ojos de muchos era una incontrolada marea¹⁴⁵. La población madrileña no sólo creció enormemente, lo hizo con oscilaciones brutales. Así, pasó de unos 20.000 habitantes en 1561 a unos 90.000 en la década final del siglo. A partir de 1590 el crecimiento se desbocó, pero con la ida de la corte a Valladolid, la ciudad perdió entre 40.000 y 50.000 habitantes, recuperados con creces a la vuelta de la corte en 1606, pues en 1617 se alcanzaban los 127.000. En definitiva, hasta 1630 se mantuvo el crecimiento de la población madrileña que experimentó después cierto freno, aunque se alcanzaron de todos modos los 142.000 habitantes en 1659. Estas circunstancias eran el marco en el que se

¹⁴⁴ P. Ruiz Pérez, "La corte como espacio discursivo", *Edad de Oro*, XVII, 1998, pp. 199-200.

insertaba la invasión cocheril, que de algún modo, era paralela a la marea humana. Más importante todavía fue la ocupación del espacio, pues Madrid no creció apenas desde 1590, sino que se fue colmatando de forma que la llegada de nuevos contingentes de población provocaba cada vez más hacinamiento¹⁴⁶. Los años álgidos de este proceso coinciden con los testimonios sobre la invasión cocheril, cuando hacia 1630, las calles de Madrid ocupaban 1/5 de su superficie. Naturalmente, el tópico no fue sólo un reflejo de la masa humana incontrolada que se avecindó en Madrid y de la disminución paulatina del espacio vital y el crecimiento de las calles, fue debido sobre todo a que la asociación Madrid-coche era una realidad (probablemente cerca de un tercio de los coches de Castilla circulaban por la corte¹⁴⁷), resultado de la institucionalización de su uso.

Desde las últimas décadas del siglo XVI los coches empezaron a aparecer en todo tipo de acontecimientos cortesanos siguiendo las disposiciones de la etiqueta. Al poco, de la mera mención se pasó a las cifras hiperbólicas de las relaciones en consonancia con el afianzamiento de su uso y con su institucionalización. Ya en tiempos de Felipe II, fue señalada la abundancia de coches como se hizo en el bautismo del príncipe don Fernando en 1571, cuando se dijo que hubo *muchos coches de damas*¹⁴⁸. En 1590 se mencionaban los *muchos señores y señoras principales en coches y carrozas*, paseando por el Prado¹⁴⁹, en 1593, cuando la imposición del Toisón de Oro al príncipe Felipe, Matías Escudero de Cobeña aseguraba haber sido informado de que *había en la plaza de Palacio al pie de mil*

¹⁴⁵ Sevilla pasó entre 1533-1588 de 60.000 habitantes a casi 130.000. Para las cifras de sus cronistas, F. Morales Padrón, *Historia de Sevilla. La ciudad del Quinientos*, Sevilla, 1989, pp. 65-66.

¹⁴⁶ V. Pinto Crespo y S. Madrazo Madrazo, *Madrid. Atlas histórico de la ciudad. Siglos IX-XIX*, Madrid, 1995, pp. 142-143 y Alvar Ezquerro, *El nacimiento...*, pp. 50 y 311-312.

¹⁴⁷ De los 3000 coches que se decía en las Cortes de 1618 había en Castilla, poseía una tercera parte de ellos, Cortes, vol. XXXI, p. 404 y *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, p. 135.

¹⁴⁸ Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 16. En 1591 salían en seis coches de palacio el monarca, su hijo y diversos grandes y gentileshombres a recibir al duque de Saboya a su llegada a Madrid, cfr. *Relación de la entrada del duque de Savoya en Madrid y del Recivimiento que su Magestad y el Principe nuestro señor le hicieron*, Simón Díaz, *Relaciones*, pp. 37-38.

¹⁴⁹ Pérez de Mesa, *Primera y segunda parte de las grandezas y cosas notables de España...*, f. 205r.

coches, lo que hasta allí no se ha visto tal ¹⁵⁰. En 1598 se decía de la Plaza Mayor que estaba ocupada toda por un lucido concurso en coches y carrozas¹⁵¹ y en 1608 en la salida de los reyes de San Jerónimo a palacio se decía que había habido en la calle Mayor cien mil personas, y seiscientos coches¹⁵². Algo después, cuando la salida de Felipe III a Portugal en 1619 se señalaba que lo primero yvan delante infinitos coches y literas y cavallos de grandes señores¹⁵³ y en la embajada de Barcelona de 1622 se destacó que hubo mas de trezientos¹⁵⁴. El tema acabó convertido en tópico repetido hasta la saciedad¹⁵⁵, pero estuvo exento de las

¹⁵⁰ F. Fernández Izquierdo, (ed.), *Relación de casos notables ocurridos en la Alcarria y otros lugares en el siglo XVI, escrita por el cronista de Almonacid de Zorita Matías Escudero de Cobeña*, Guadalajara, 1982, p. 289. En 1599, cuando la entrada de la reina en Madrid, se mencionaba que tras las damas a caballo iban muchos coches de otras damas, cfr. anónimo, *Relación de la entrada de sus magestades en Madrid, el domingo 26 de octubre de 1599*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 42.

¹⁵¹ Anónimo, *El pendon que se alço por su mag. en la villa de Madrid a onze de octubre 1598*, Alenda, *Relaciones*, nº 369.

¹⁵² Anónimo, *Relacion del juramento del serenissimo Principe de Castilla don Felipe quarto deste nombre*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 60.

¹⁵³ Anónimo, *lornada del Rey nuestro señor don Felipe tercero dest nombre, al Reyno de Portugal, a coronar al Principe Don Felipe su hijo...*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 108.

¹⁵⁴ Anónimo, *Relacion de la embaxada, y solenne recebimiento que se hizo en la Villa de Madrid a Pablo de Altariba, Conseller en Cap, y Embaxador de la muy insigne, rica y leal Ciudad de Barcelona, en la Corte del, invictissimo Rey y Señor nuestro don Felipe IIII*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 161.

¹⁵⁵ Almansa y Mendoza, tratando de las capitulaciones de los marqueses de Toral en 1624 decía que había caído en el patio de Palacio una inundacion de carrozas y sillas de las señoras, véase *Relacion de, capitulaciones de los señores Marqueses de Toral, y boda del señor Condestable de Castilla, mascara, y acompañamiento de su Magestad*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 294. Cuando las fiestas en honor del duque de Neoburg, en 1624, se aseguraba que la Plaza Mayor era una turba confusa de coches, Juan Pérez, *Relacion de la grandeza con que salio desta Corte para recibir al señor Don Carlos, Archiduque de Austria, el Almirante de Castilla...*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 306. Añadía que la guarda despejó la plaza y no fue la menor hazaña, respeto de la turba confusa de coches que hubo en ella, a ver entrar los Reyes (y a mal tan necessario en la Corte, quanto inebitable su remedio), *ibidem*, p. 306. De la misma fiesta se decía que había sido necesario abrirse paso por los coches, que en todas ocasiones de concurso de gente es necesario impartir el brazo seglar contra su embaraço desmesurado, Juan Antonio de la Peña, *Relacion de la entrada que hizo en esta Corte a los 25 de Noviembre deste año de 1624 el señor Don Carlos Archiduque de Austria...*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 309. En 1630, celebrando la salida de la reina de Hungría se escribía que Atocha, el Prado, Puerta de Alcalá y gran parte del camino bullia en coches, y gente, Juan Beltrán, *Relacion verdadera de la salida que hizo la señora Reyna de Ungria, a 26 de Deziembre, Año de 1629...*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 392. Matos Frago, clamaba cuando la entrada la duquesa de Chevres:

*Cuando al bajar paloma fugitiva,
breve el registro de su vista advierte,
dos mil coches que escollos parecían,
o nubes de verdor, que al Sol seguían.*

valoraciones inherentes a las obras de ficción, más atentas al debate sobre el uso del coche.

Efectivamente, la abundancia cocheril madrileña tiene otras lecturas mas sustanciosas en la literatura de ficción. El tema surgió con fuerza a fines de 1590 de la mano de Lope, uno de cuyos galanes decía haber visto en Madrid,

*cuatro mil y quinientos
y cincuenta y siete coches
para limpiarle harto buenos*¹⁵⁶.

Luego se profundizó en él a raíz de la instalación definitiva de la corte en Madrid, así, cuando esta volvió, cierto romance pidió que los carruajes fueran alojados en Madrid y que Valladolid quedara libre de estos poco deseables

Matos Fragoso, *Poema heroyco a la feliz entrada que hizo en esta Corte la Excelentissima señora Duquesa de Chebroso, en seis de Diziembre de mil y seyscientos y treinta y siete*, Simón Díaz, *Relaciones*, p. 455. Un soneto anónimo sobre la entrada del marques de Gramont en 1659 rezaba:

*Grande ruydo en Madrid y ruido gran,
Corriendo unos tras otros mucha gen,
De monsieures la calle tutiplen
Y guarnicion de coches tutiplan.*

Alenda, *Relaciones*, n° 1201. En la entrada del embajador turco en 1649 se decía que desde la Puerta del Sol a Palacio había *infinitos coches y gente de a pie*, cfr. A. de León Pinelo, *Anales de Madrid (desde al año 447 al de 1658)*, 1658, edición de P. Fernández Martín, Madrid, 1971, p. 343. Una relación de 1677 que describía la salida del Carlos II de Zaragoza y su llegada a Madrid, decía que las calles:

estaban ya tan pobladas, que por ninguna dellas se podía romper. No quedó Grande, Titulo, ni Cavallero, que no saliesse en su coche a ver a su amado Rey. Todos los ministros de los Consejos hizieron lo mismo: siendo tan excesivo el numero de coches que por todas partes discurrían, que era casi impossible poder passar la Gente por ninguna dellas.

Anónimo, *Relación verdadera, en que se da cuenta de la feliz jornada que desde la Imperial Ciudad de Zaragoza ha executado el Rey nuestro señor Don Carlos Segundo (que Dios guarde) en compañía desu Alteza el Serenisimo señor el señor Don Juan de Austria su Hermano. Refierese como se despido de la Milagrosa Imagen de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza; y aviendo llegado a esta Corte Sabado por la mañana doze de Junio deste presente año, fue a dar gracias de su dichoso viage a la Soberana Imagen de Nueestra Señora de Atocha, y a la tarde del mismo día passo a Palacio desde el Real Sitio del Retiro*, 1677, BNM Mss. 18400/130, f. 421v.

¹⁵⁶ Lope, *El castigo del discreto*, 1598-1601, VII, p. 269. Aunque había habido aisladas menciones a los coches de los cortesanos, (recuérdense los versos de Góngora escritos en 1588 contra los ministros que se embarazan con el coche, Biruté Cipliauskaitė, *Góngora. Sonetos completos*, Madrid, 1989, pp. 163-164), fue Lope quien trazó la línea a seguir. En otra de sus comedias se decía que en el Prado *hay mil regalos y coches*, Lope, *La bella malmaridada*, 1595-1598, IV, p. 635, en una tercera se juntaban a las puertas del palacio mucho gentío a ver a los condes y la *confusion de los coches/ apenas mirarlos dejan*, Lope, *La resistencia honrada y condesa Matilde*, 1599-1603, VIII, p. 737. En su destierro de la corte, un personaje recordaba lo que no había de ver más: *Adiós, templos y edificios,/casas, plazas, calles, torres/ocupados de hombres, damas,/confusión, caballos, coches*, Lope, *La francesilla*, IV, p. 704.

enseres, medio animales-medio objetos, (*Sustenten allá sus coches,/cavallos de ancha cadera/y seme la carpintania/ para ellos llano y cuestas*), mientras otro poema recordaba la necesidad de adecentar las vías urbanas de la nueva corte:

*empiedra tus anchas calles
para que las desempiedren
toscos Frisones de Frigia
y de Cordova ginetes*¹⁵⁷.

Al poco, tuvo lugar la naturalización del coche como fenómeno madrileño, consagrada en 1611 por Covarrubias al argumentar que Madrid se llamó en la Antigüedad Mantua Carpetanorum y que el carpentum era *un genero de carroza en que passeavan las matronas romanas*, de donde mantenía que le podría *quadrar agora el nombre por los muchos coches y carrozas que ay en ella*¹⁵⁸. El ser de la corte era el coche, pues la palabra Madrid los llevaba inscritos en su misma esencia. No obstante, tratar sólo de la abundancia de coches en la corte sería cercenar gran parte de los interesantes significados que el tópico generó a partir de 1611.

3. 3. 1. El coche en el piélago de la corte

En la nueva corte adquirió protagonismo un tema muy querido del barroco, la corte como golfo, como piélago. La concepción del espacio cortesano como un mar, un golfo o un laberinto, estaba muy en relación con un proceso que se venía produciendo en la cultura cortesana desde mediados del siglo XVI; la restricción del espacio palatino por la que el acceso al rey quedaba controlado en favor de unos y detrimento de otros. En consecuencia, surgió poco a poco una práctica cortesana que había de prestar atención al acceso a los espacios privilegiados de la corte, con el resultado de que esta se alegorizó en un espacio de intrincado recorrido en

¹⁵⁷ Diego Suárez, ... *carta de consuelo, que el mismo Principado embía a Valladolid, sobre la mudança de la Corte, Todo en su mismo estilo antiguo de habla*, 1607, en Simón Díaz, *Fuentes...*, pp. 160 y 163. Véase A. Cámara Muñoz, "La fiesta de corte y el arte efímero de la monarquía entre Felipe II y Felipe III", en *Las sociedades ibéricas y el mar*, t. IV, p. 76. y Alvar Ezquerro, "Corte y ciudad. Miedos y regocijos en Madrid: 1601-1606" *ibidem*, vol. I, pp. 61 y 63.

¹⁵⁸ Covarrubias, *Tesoro*, voz *Madrid*.

el que el cortesano había de buscar un norte¹⁵⁹. Entre las metáforas que proponían una topografía imaginaria de la urbe estuvo la del mar. Un mar cuyos barcos fueron los coches, especialmente desde que a partir de 1611 el proceso de institucionalización de su uso abrió una abierta competencia. Más que nunca, se hizo necesaria una cartografía marinera para navegar en medio de la abundancia de coches y conocer las rutas de acceso a la gracia.

Madrid se convirtió entonces en la villa marítima por antonomasia de la Monarquía. Mar, océano, piélago, golfo, puerto, fueron adjetivos frecuentísimos para designar la corte, un humedal en el que los coches acabaron por convertirse en naves de todo tipo. A ello contribuyó también la misma forma de los coches, navíos terrestres a fin de cuentas, de hecho desde bien pronto ya se habían denominado los extremos interiores de la caja, donde se acomodan los usuarios, con dos palabras tan marineras como proa y popa. La asimilación del coche con el barco se inició hacia 1611, quizás antes¹⁶⁰. En una carta de noviembre de ese año, decía Lope sobre el Prado que en él *tomaban puerto* los coches¹⁶¹. Tirso traía las *carrozas del agua*¹⁶² y Lope escribía,

*Pues ver mil coches de día
del Prado armados bajeles*¹⁶³.

El mismo aseguraba que *está la corte de coches/ como el mar con varias naves*¹⁶⁴. Los coches que pasaban cerca del Puente de Segovia eran comparados

¹⁵⁹ Fernando Bouza, "Servir de lejos. Imágenes y espacios del *Cursus Honourum* cortesano de la España de los Austrias", A. Vaca Lorenzo, (ed.), *Europa: proyecciones y percepciones históricas*, Salamanca, 1997, especialmente, pp. 76-81.

¹⁶⁰ Quevedo había descrito la calle Mayor como un *estanque de coches*, a boca de noche, quizás porque en estanques siempre se pesca. No se trataba de una nave, sino de un pez, pero parece que la idea flotaba ya en el ambiente, especialmente si el texto había sido escrito para una academia, Quevedo, *Papel de las cosas corrientes en la Corte, por abecedario*, o *Lo más corriente de Madrid*, en C.C. García Valdés, *Prosa festiva completa*, p. 263. Podría fecharse entre 1606-1613, años en los que Quevedo frecuentó academias, *ibidem*, p. 57. En una mascarada de 1605 había salido una pequeña carroza tirada por dos pajes con forma de barco con la popa ricamente decorada y en ella varios personajes, cfr. P. Shaw Fairman, *España vista por los ingleses...*, pp. 243-244.

¹⁶¹ G. de Amezúa, *Epistolario de Lope de Vega*, vol. III, p. 80.

¹⁶² Tirso, *Palabras y plumas*, 1614-1615 I, p. 1298, refiriéndose a una nave o un bajel.

¹⁶³ Lope, *La portuguesa y dicha del forastero*, 1615-1616, BAE, 34, p. 158.

con una *hermosa flota de navios de alto bordo*¹⁶⁵ y comentarios de este estilo se produjeron en numerosas obras del periodo de forma cada vez más tópica¹⁶⁶.

Sin embargo, los coches-barcos se tiñeron de una valoración negativa bien distinta, ya desde los primeros momentos y manifiestamente a partir de 1620¹⁶⁷. Fue sobre

¹⁶⁴ Lope, *Sembrar en buena tierra*, 1616, NRAE, vol. IX, p. 402. En otra comedia, Lope apuntaba sobre los coches que se amontonaban en la calle Mayor: *en cuya calle Mayor, banco de Flandes, peligro/ del mar, donde se anegaban/ coches, que son sus navíos*, Lope, *De cosario a cosario*, 1617-1619, BAE, 41, p. 498. La alusión a banco de Flandes se refería a que en las costas de los Países Bajos había bancos de arena en los que encallaban las embarcaciones y en la calle Mayor les ocurría lo mismo a los coches. Don Mendo comparaba el galeón de Indias con el coche de Manzanares que lleva su amada a Alcalá, Ruiz de Alarcón, *Las paredes oyen*, 1616-1617, edición de I. Montiel, Madrid, 1969, p. 40. La villana Jacinta comparaba la corte con una *noria*, en donde *por donde calles y fuentes/ son arcaduces los coches,/ que los días y las noches/ reciben y vacian gentes*, Lope, *Al pasar el arroyo*, 1616, BAE, 24, p. 404.

Aunque por esas fechas la calle Mayor y el Prado se habían convertido en los espacios acuáticos de Madrid, también el río Manzanares brindaba a los autores abundantes imágenes náuticas, ya que en sus orillas se celebraban varias de las mas importantes fiestas de la corte. Como llevaba poca agua, no dejó de haber quien llamara a los coches *navíos de tierra* y comparara coches y carros en su orilla con barcos y galeras marinas, Lope, *Santiago el Verde*, 1613, BAE, 34, p. 202. (Esta versión traía navíos de nieve, p. 210, pero *navíos de tierra* en la de J. Ignacio Ferreras, *Lope de Vega. Tres comedias madrileñas. El mesón de la Corte, De cosario a cosario, Santiago el Verde*, Madrid, 1992, p. 321).

¹⁶⁵ Vicente Espinel, *La vida de marcos de Obregón*, 1618, edición de S. Carrasco Urgoiti, Madrid, 1988, vol. I, p. 175. Luego se hablaba de la *alborotada flota carrozal*, *passim*.

¹⁶⁶ La metáfora del coche como nave regida por personajes positivos se extendió largamente en el tiempo. Mientras otros autores colocaban trepadores sociales y busconas en los coches-navíos, Calderón ponía en ellos a los reyes. La descripción del encuentro de la reina en coche con sus damas en el mar de Ontígola, era aprovechada por él para describir una nave marina de forma tópica en *Casa con dos puertas mala es de guardar*, 1629, ..., pp. 299-300. (*bajel bogando, piélago de cristal, ninfas, isla, estanque, bergantín o naval batalla*). Similarmente, don Félix describía en el día del Ángel la llegada de los reyes, Calderón, *Cuál es mayor perfección*, ca. 1650-1652, I, p. 1622.

El tópico del coche como nave no dejó nunca de metaforizar el proceloso mar cortesano, pero perdida su carga crítica apareció también como elemento positivo, esteticista. Núñez de Castro decía sobre los carruajes madrileños que todos *sirven de góndolas u de breves edificios portátiles, gustoso remedo de las delicias de Venecia, con cuya diversión y los suaves mareos que trae de la sierra Manzanares hace que parezcan las noches un soplo*, Alonso Núñez de Castro, *Libro histórico político sólo Madrid es corte...*, p. 20. Véase el coche en forma de nave burlesca en Francisco de Quirós, *El hermano de su hermana*, 1656, en I. Arellano y C. Mata Induráin, *Dos comedias burlescas del Siglo de oro. El comendador de Ocaña, anónima. El hermano de su hermana, de Francisco Bernardo de Quirós*, Kassel, 2000, p. 198. Para el coche naufragando cual barco, Calderón, *Céfalo y Pocris*, II, p. 2251.

¹⁶⁷ No hay que olvidar que la nave y el mar eran también metáforas de la vida humana, con una importante impronta moral, asociadas frecuentemente a vicios y delitos, Brioso Santos, *Sevilla en la prosa...*, pp. 347-349. En esa línea, se comparó un coche de camino con una galera, como hizo Hipólita, para quien el coche era un balcón si paseaba por el Prado y una *galera despalmada, sin velas ni remos, sino con proa y popa, cómitre y forzados*, cuando iba de camino. También decía que era el coche *nave de la tierra y bajel de cielo* y jugaba con los nombres reales de los asientos en los vehículos, proa y popa y los metafóricos de cómitre, (el cochero) y los forzados (los caballos), Gaspar de Barrionuevo, *El triunfo de los coches*, en Cotarelo, *Colección de entremeses, loas...*, *passim*. En la segunda parte de *El Quijote*, el protagonista espetaba al conductor de la carreta de Las Cortes de la Muerte, que su carricoche *más parece la barca de Carón que carreta de las que se usan*, Cervantes, *El Quijote*, II, XI, pp. 713-714.

todo, el añadido del elemento femenino, paralelo a los intentos de limpieza del espacio urbano de la corte, lo que dio lugar a esa caracterización pecaminosa y negativa, como hizo Lope, cuando comparó la salida del coche de la joven viuda, calificada escaladora social, con una nave,

*No con más gallardete y banderola
la galera al salir la jarcia encubre,
que el chapín con virillas y lazadas,
unas de plata y otras encarnadas*¹⁶⁸.

Fue muy frecuente la referencia a la calle Mayor, lugar de la confusión de estados y fortunas, lodazal donde navegaban los coches y sus usuarios, como escribía Castillo Solórzano en 1625:

*La calle Mayor escoges
donde en piélagos de lodo
nadan caballos jaspeados
entre coches pecinosos*¹⁶⁹.

¹⁶⁸ Lope, *La mal casada*, 1610-1615, BAE, 34, p. 297. Véanse los versos de Barbadillo de 1618, *infra*.

¹⁶⁹ Castillo Solórzano, *Tardes entretenidas*, 1625, edición de P. Campana, Barcelona, 1992, p. 186. Estos avisos se referían a aquellas que se habían especializado en asediar a los hombres, las pidonas, los temidos piratas femeninos, que poblaban estas costas. En otras ocasiones, la carta de marear se dirigía a avisar a los forasteros:

*Aquí ay coches esqueletos,
que son mansiones de vivos,
y cocheros renegados
en frisiones compungidos.*

*Otros ay coches de gracia
que son serrallos sucintos,
o para el rastro de Venus
los chirriones continuos.*

*Puede en el mar desta calle
temer qualquiera navío,
que entre busconas cosarios
no escapará de rendido.*

*Aunque este mas artillado
con prevención al peligro,
del estrecho de una tienda
escapar, pocos se han visto.*

*La más vistosa Pirata,
cursante destos distritos,
haze estafas a un tenaz,*

Pero la metáfora marina se generalizó para la toda la corte. Así, Calderón trazaba su geografía marinera en los espacios que quería recorrer Eugenia,

*de calle Mayor y Prado,
cosaría de cuantos puertos
hay desde Atocha a Palacio*¹⁷⁰.

La culminación del tópico se produjo probablemente en *Las Harpías*, de Castillo Solórzano, donde la corte era asimilada a un océano en el que las jóvenes protagonistas surcaban sus naves engañadoras, aunque el motivo tuvo una larguísima vida, renovada en 1665 por Francisco Santos y su Aqueronte o barquero del Leteo en *Las tarascas de Madrid*¹⁷¹.

haze robos a un mezquino.

*Golfo de piratas lleno,...
coches, bajeles de costa
que surtos en ella están;
estancos de solimán,
y de las bolsas langosta.*

Castillo Solórzano, *Jornadas alegres*, 1626, en Simón Díaz, *Fuentes...*, pp. 204 y 207. Véase a la dama que esquivaba a los hombres haciendo de pidona, Rojas Zorrilla, *Abre el ojo*, BAE, 54, p. 127.

¹⁷⁰ Calderón, *Guárdate del agua mansa*, p. 157. También abundaron las referencias al Prado u otros lugares. En *Donaires del Parnaso*, obra de Castillo Solórzano de 1624, aparecía el tema en un romance sobre la fiesta de Santiago el Verde, cfr. M^a C. Sánchez Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña*, p. 119.

¹⁷¹ Paravicino convidaba en 1632 a San Juan Bautista a que viniera a Madrid y rodeara el Prado donde *hallaréis coches más de temer que navíos de corsarios*, *Oraciones evangélicas y discursos panegíricos*, en F. Cerdán, "La oratoria sagrada del siglo XVII: un espejo de la sociedad", AA.VV., *Actas del IV congreso internacional de la asociación internacional Siglo de Oro*, Alcalá de Henares, 1998, T. I, p. 40. Es de creer no sería el suyo uno de estos, (vendido con sus caballos cuando murió el predicador de su majestad en 1633), cfr. Duquesa de Berwick y de Alba, *Documentos escogidos del Archivo de la Casa de Alba*, Madrid, 1891, p. 479. Marcos Fernández decía de una carroza que era el esquite del arca de Noe y que otros añadían que parecía *conserva de pescado*, *Olla podrida a la española*, compuesta y sazonada en *Vesfalia con salsa Sarracena i Africana*, 1655, BNM R 5932, p. 208. Bernardo de Quirós describía así a una pidona:

Entre otras sabandijas que cursan el Prado de Madrid y allí se mezclan con lo ilustre, de una alquilona cuadrúpeda fragata salió en corso una dama, llamada doña Tomasa, por el golfo del Prado, hecha un pirata cristalino.

F. Bernardo de Quirós, *Obras. Aventuras de Don Fruela*, 1656, edición de C.C. García Valdés, Madrid, 1984, p. 55. En fin, véase en el poema *Descubre Euterpe la calle Mayor de Madrid, el día de San Miguel*, otra descripción del mar madrileño y de los corsarios, incluso en el anónimo, *Delicias de Apolo, recreaciones del Parnaso, por las tres musas Urania, Euterpe y Calíope*, 1670, Sánchez

3. 3. 2. El coche-casa, el coche-ciudad, el coche *infinito*, el coche *eterno* y otros motivos

En el marco general de la vuelta de la corte a partir de 1606, la paulatina instalación de la nobleza, el aumento poblacional y la instauración de las licencias para el uso del coche desde 1611, se crearon otros tópicos literarios que expresaban el nuevo paisaje cortesano. Uno de estos fue la conversión del coche en un nuevo espacio urbano¹⁷². Fue entonces cuando aparecieron una serie de motivos que hacían del coche un elemento invasivo que eliminaba y sustituía a las casas, convirtiéndose en lugar de habitación, y cuando el coche y sus ritmos acabaron por definir la ciudad y modificarla en su aspecto físico.

La conciencia de que los coches tomaban la corte se percibe en comentarios como los de Lope, pocos meses después de las primeras licencias. En agosto decía que *con toda la moderacion, en mi vida me parece que he visto tantos* y en noviembre que había *legiones después de la premática*¹⁷³. Este aumento de los coches y de la presión por ir en ellos, condujo a novedosas metáforas, una de las cuales fue la del coche-casa. Tirso inició el motivo al escribir que el Consejo mandaba quitar los coches porque,

... no se vio jamás
tal desorden días ni noches;
menos casas hay que coches¹⁷⁴.

Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña...*, p. 366.

¹⁷² E. García Santo-Tomás, "Tráfico barroco: urbanidad y urbanismo en *Las bazarías de Belisa* de Lope de Vega", *Bulletin of the comediantes*, vol. 52, 1, 2000, pp. 34 y 39.

¹⁷³ El 24 de septiembre, consignaba nuevamente que los coches *han crecido en numero, pues antes los habia por esquadras, aora por legiones, como demonios, y para mayor embarazo trahen añadidas dos bestias*, añadiendo que todo *quanto se yntenta en el mundo es en aumento suyo*. En diciembre decía que *los coches, mulas, caballos y roçines* que se habían visto en cierto auto de fe *no se ha visto en entrada ni en salida de príncipe*, A. G. de Amezá, *Epistolario de Lope...*, t. III, pp. 50-51, 62, 80 y 84. Comentando el Sotillo en 1615 escribía que era *tanta la confusion de coches de aquel día que exceden las ojas de los arboles, pues si hubieran de estar a su sombra, no les cupiera a ramo*, *ibidem*, p. 185. Lo mismo escribía en alguna comedia de estos años, como en *Sembrar en buena tierra*, *NRAE*, vol. IX, p. 433.

¹⁷⁴ Tirso, *El melancólico*, 1611, I, p. 250.

Lope fundió el coche con la ciudad en un todo inseparable, convirtiendo a los vehículos en las nuevas casas de la corte; mientras don Félix enseñaba a unos burgaleses la corte les decía:

*... fuimos al Prado,
esa calle Mayor viendo,
donde son sus edificios
no casas, coches diversos*¹⁷⁵.

Barbadillo proponía un coche monstruoso, enorme, definitivo, cuando dos personajes veían uno lleno ¡con diez mujeres!:

*Manrique. ¿Cómo no hacen
los coches como casas de la plaza
con seis o siete altos y se alquilan
de por sí cada cuarto?*
*Don Pedro. Ese es arbitrio
en daño de Madrid y de sus casas.*
*Manrique. Si, porque fueran luego inhabitables,
que hay mujer que más se holgara,
que vivir los palacios de Amaltea,
morir de un coche de estos la azotea*¹⁷⁶.

La conversión del coche en una casa llevó también a identificar sus partes con ventanas o balcones desde las que se podía contemplar la urbe, pero al mismo tiempo cometer y ocultar pecados. En 1617 A. Marqués definía el coche como una casa *aunque no firme sino portatil*, añadiendo que en su opinión es una *portatil carnicería, donde se vende y mata lo más gordo y lucido ganado de la ciudad*¹⁷⁷. La asimilación del coche y la casa llevó a aquel a aparecer como

¹⁷⁵ Lope, *La burgalesa de Lerma*, 1613, NRAE, t. IV, p. 52.

¹⁷⁶ Salas Barbadillo, *Segunda parte del caballero puntual*, 1619, en *Colección de escritores castellanos*, 139, p. 233. Lope remataba la transformación urbana e igualaba el número de coches y el de lugares de habitación: *No digo mal, pues ya tiene/ tantos coches como casas/ Madrid..., Quien todo lo quiere...*, 1620, NRAE vol. X, p. 160.

¹⁷⁷ Fray Antonio Marqués, *Afeite y mundo mujeril*, 1617, edición de F. Rubio, Barcelona, 1964, p. 300. La idea flotaba en el ambiente, en 1620 Cristina defendía el coche y sus bondades, *aunque le pese a aquel licenciado poeta que los llamó "portatil carnicería"*, Barbadillo, *El coche mendigón, passim* (Efectivamente, se decía en unos famosos versos: *Por la corte en los coches/se vende carne/y ya es carnicería/ cualquier calle*, J. Monreal, *Cuadros viejos*, p. 107. El obispo de Bona decía en junio de 1626 que eran los coches *unas ventanas portatiles adonde van asomadas de día y de noche las mugeres casadas, y donzellas* y también que eran *garitas* en que se cometen pecados, H. Bonneville, "Dos testimonios inéditos...", p. 118). Cristina mantenía sin embargo, que el

habitáculo, como veremos con los encochados. El impacto del coche fue de tan gran calado que afectó al mismo entramado de la ciudad cuyo plano llegó a alterarse debido a la abundancia y al tráfigo de los coches:

*Yo soy la Puerta del Sol,
que, a pesar de los paseos,
me vuelven Puerta Cerrada
la multitud de cocheros*¹⁷⁸.

En esa línea, el coche llegó a invadir el río Manzanares¹⁷⁹, y, tomando la parte por el todo, el coche se consagró como imagen misma de la ciudad¹⁸⁰. De

coche era una casa con dos ventanas a todas las calles del lugar y a las huertas y jardines del campo, y más aún, era corredor de sol en invierno, y bodega regada y barrida en verano, *ibidem*, p. 363. En 1618 Góngora escribía a Francisco del Corral en 1618 que se holgaría de tenerlo en la Corte y partiendo el coche con su merced, asomarlo a esta ventana de confusion y ruido si pudiera sufrirlo, cfr. Carreira, Luis de Góngora. *Epistolario completo*, p. 10. Recordemos también el balcón de Hipólita hacia 1611 y las posteriores metáforas del balcón como coche: donde una mujer se esté/de la celosía en los lazos,/al estribo de un balcón/a todas horas paseando, Calderón, *Guardate del agua*, p. 1301. Lo mismo en otra comedia: ... siendo un balcón/acomodado terrero,/donde en coche de ladrillo,/puesto al estribo de hierro, Calderón, *El maestro de danzar*, I, p. 1540. Brunel dijo de las carrozas que eran casas volantes, Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 263.

¹⁷⁸ L. Quiñones de Benavente, *El casamiento de la calle Mayor con el Prado viejo*, edición de M. Herrero García, *Madrid en el teatro*, Madrid, 1963, p. 182. La excrecencia del coche transformaba la ciudad llenándola, empequeñeciéndola, como decía una relación de la salida del Almirante a recibir a la reina: *La calle mayor se puebla/ de coches, solo a mirarle,/ y era, con ser la mayor,/ pequeña toda la calle*, anónimo, *Nueva relacion de las luminarias y fuegos de toda la Corte, y plaça de Palacio y de la moxiganga, y salida que hizo el mismo dia el Excelentissimo Almirante de Castilla, con la grandeza y acompañamiento que llevó y la venida de la flota y galeones*, 1649, BNM Mss. 3912, f. 183r. La comedia trató incluso de expresar la velocidad del coche que invadía la ciudad; véase a don Juan llamando la atención de don Diego: *Oíd, que viene haca acá/ derecho y aprisa un coche*. Don Diego extrañado de su sorpresa, le preguntaba si *un coche en Madrid espanta* y don Juan le contestaba; *no, pero de prisa si./ Ya llega, y ya para allí*, pareciendo que entraba el vehículo al escenario, Tirso, *Marta la piadosa*, 1614, II, p. 400.

¹⁷⁹ En julio sus riberas se gastaban de tanto prestado coche, tanta dona, Lope, *Al río Manzanares en julio*, en *Rimas humanas y divinas del licenciado Tomé de Burguillos*, 1634, edición de J.M. Blecua, *Obras poéticas*, Barcelona, 1989, p. 1306. Vélez de Guevara escribía que era el más merendado y cenado de cuantos ríos hay en el mundo y el de más caudal, pero no por el agua sino porque, como decía don Cleofás, *lleva más hombres, mujeres y coches que pescados los dos mares*, *El diablo Cojuelo*, *passim*. Quintana recordaba el comentario del conde Juan de Rhebner, embajador del emperador Rodolfo II, para quien era el mejor río que había en Europa, porque a caballo o en coche se podía ir por medio del tres y quatro leguas, sin peligro alguno, gozando de una y otra parte de amenos sotos, y verdes alamedas, Gerónimo de Quintana, *A la muy antigua, noble y coronada villa de Madrid*, vol. I, f. 2v.

¹⁸⁰ Durante la fiesta, los coches salían de su ámbito natural y formaban una ciudad nueva, la corte en movimiento, como expresaba Lope: *Es tanta la cantidad/ de coches, que una ciudad/ el Soto y el campo hicieron*, Lope, *Santiago el Verde*, 1613, BAE, 34, 202. En 1615 Lope describía como en medio de la lluvia, la abundancia de coches formaba una ciudad durante el encuentro para intercambiar las princesas entre españoles y franceses: *Toda la noche formaron/ los coches por varias sendas/ una ciudad del diluvio/ entre arboledas y piedras*, Lope, *Los ramilletes de Madrid*, 1615, BAE, 52, p. 321. En 1631 el paseo del Prado decía en una comedia, *que le bastaba/ ser en verano e*

resultas de estas transformaciones y cambios, la abundancia de los coches empezó a adquirir visos de enfermedad. Tirso incidía en ello con una comparación de sabor bíblico:

*La multitud de los coches
en Egipto fuera plaga*¹⁸¹.

Todas estas imágenes partían de la constatación de la enorme abundancia de los coches, tópico recurrente, traído y llevado por innumerables autores que se consolidó entonces. Fuera mediante cifras increíbles de vehículos, fuera colocando a los ciudadanos eternamente en coches, fuera constatando un desorden en las calles que no era sino metáfora del que se quería ver en la sociedad, lo hiperbólico fue la medida de los carruajes. Así, su abundancia en casi cualquier punto de la corte¹⁸², llevó a considerarlos infinitos y a sus usuarios eternos encochados en torno a 1620. Esta infinitud de los coches condujo al coche eterno, metáfora del castigo inacabable, del pecado sin perdón y de la imposibilidad de su control. En esa línea, Barbadillo traía un par de personajes que querían ir *eternamente encochados*¹⁸³ y Lope escribía:

*¡Tanta dama, tanto coche,
donde eternamente andan
coche acá, coche acullá,
maldiciéndolos quien pasa*¹⁸⁴.

El mismo resumía las novedades de Madrid:

Bernabé	... y una procesión eterna de coches yente y viniente.
Gonzalo.	¿Tantos hay?
Bernabé.	De mil maneras... ¹⁸⁵

invierno/ ciudad portatil de coches/ con inmortales paseos, Lope, *La noche de San Juan*, NRAE, t. VIII, p. 139.

¹⁸¹ Tirso, *Quien calla otorga*, 1614, I, p. 1421.

¹⁸² Decía Lope que *suele tener/mil coches para vender/ la Puerta de Guadalajara*, *Quien todo lo quiere...*, 1620, NRAE, t. IX, p. 160.

¹⁸³ Barbadillo, *El coche mendigón*, *passim*.

¹⁸⁴ Lope, *Amar sin saber a quien*, 1620-1622, BAE, 34, p. 454.

El mes de marzo pedía para las cruces y el Ángel, coches infinitos¹⁸⁶ y Rojas Zorrilla escribía:

*El numero de coches era infinito, que sirviéndose de embarazo unos a otros en las calles, hablaban sus dueños, viéndose detenidos, que era prisión el que habían elegido por entretenimiento suave*¹⁸⁷.

La abundancia de coches llevó al coche eterno que procesionaba sin fin, y este a la confusión, el desorden, la Babilonia, siguiendo un mecanismo que, al tiempo que ponía de manifiesto los peligros morales y sociales de la gran ciudad, deformaba la corte y hacía de ella una ciudad monstruosa o infernal¹⁸⁸. De esta manera, el coche provocaba que el espacio físico de las calles fuera percibido como la quintaesencia del desorden. En su diálogo de 1631 el obispo Palafox escribía sobre *la tavaola*, y *la confusión de la Calle Mayor y del Prado*, imposible de tolerar, sobre *aquel ruydo infinito, aquellas voces, aquella confusion, y babilonia, aquel enredarse, y detenerse los coches*¹⁸⁹. Rotundo era también Henríquez Gómez para quien la ciudad era ante todo laberinto, confusión y desorden:

*vi un millón de carrozas barajadas
en mil calles distintas encontradas*

¹⁸⁵ Lope, *La nueva victoria de don Gonzalo de Córdoba*, 1622, BAE, 233, p. 315. Lisardo que iba a la corte, visitaba el palacio y el Prado y hallaba una eterna procesión de coches, Lope *La más prudente venganza*, 1624, en *idem, Novelas a Marcia Leonarda*, ed. de F.C. Sáinz de Robles, Madrid, 1990, p. 189. Benavente también traía el motivo, *en la calle del Prado por coche eterno*, cfr. *Las calles de Madrid*, pp. 227. El tema de la procesión en el Prado aparecía de nuevo en Matos Fragoso, uno de cuyos personajes decía que *la procesión de los coches fue notable, La dicha por el desprecio*, BAE, 47, p. 319. En *El desprecio agradecido*, escrita hacia 1633, se leía lo mismo sobre el Prado, que *la procesión/ de los coches fue notable*, Lope, NRAE, t. XII, p. 148.

¹⁸⁶ Entremés de *La capeadora*, en Cayetano Rosell, *Colección de piezas dramáticas, entremeses, loas y jácaras escritas por el licenciado Luis Quiñones de Benavente*, Madrid, 1872, t. I, p. 266. También Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses*, vol. I, p. 554.

¹⁸⁷ Rojas Zorrilla, *Don Diego de Noche*, BAE, 54, *passim*. También traía Calderón a las tropas infinitas de coches en el Manzanares, *Fuego de Dios en el querer bien*, I, p. 1251.

¹⁸⁸ Véase al respecto, H. Brioso Santos, *Sevilla en la literatura del Siglo de Oro. El sentimiento anticuadano barroco*, Sevilla 1998, pp. 299-336. También Luis F. Avilés, *Lenguaje y crisis: las alegorías de El Criticón*, Madrid, 1998, pp. 81-110.

¹⁸⁹ Juan de Palafox, *Discurso en dialogo del estado de Alemania, y comparacion de España, con las demas Naciones por Don Juan de Palafox, del Consejo de Su Magd y su fiscal en el de Indias, dirigido al Rey Nuestro señor*, BNM Mss. 1031, f. 252v.

*Admiréme no tanto del ruido
como de la inquietud de mi sentido...
Uno decía: Pase vuesaseñoría.
Otro con más decencia:
Plaza, plaza a su excelencia.
Otro: Para ese coche, aguarda espera...
Y en esta procesión tan indecente,
aunque más me preciaba de callado,
más me pude preciar de atropellado¹⁹⁰.*

La confusión causada por los coches era metáfora del desorden social que suponía su uso sin control. Barbadillo describía así el paso de los coches de la calle Mayor al Prado:

*D^a Julia. Por allí viene un coche, veinte, ciento, mil
D^a Tomasa ¿Cómo mil? Sin duda estás borracha;
 uno veo no más.
D^a Julia. Yo mil millones,
 que en este Prado es justo que repares
 no entran con unidad sino a millares...*

esa abundancia era antinatural y monstruosa:

*D^a Ju. ¿Qué pareja de coches es aquella?
D^a To. Macho y hembra.
D^a Ju. Qué ¿hay coches hembra y macho?
D^a To. Sí amiga, y como tanto se han juntado
 por eso han producido y aumentado¹⁹¹.*

En esta sucesión de metáforas, el coche fue convertido en un ser vivo que se reproducía y que comía¹⁹², que paría¹⁹³ y al tiempo engullía a sus usuarios. De ahí que abundaran las metáforas culinarias. Quevedo traía a las mujeres *embolsadas*

¹⁹⁰ Citado por A. Martín del Olmo, "Los coches en el Siglo de Oro", *passim*.

¹⁹¹ Barbadillo, *El Prado de Madrid y baile de la capona*, 1635, Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I, pp. 259 y ss.

¹⁹² Así lo decía el gracioso Carrasco, cuyas tripas *han de ser coche* de una azumbre de vino, Tirso, *La villana de la Sagra*, 1612, II, p. 129.

¹⁹³ Como traía Tirso en *Celos con celos*, 1621, II, p. 1337 y en *Por el sótano y el torno*, al volcar el coche, edición de Alonso Zamora Vicente, Madrid 1994, p. 73 y ss. No pudiendo el coche aparecer en escena, el gracioso decía que los novios habían llegado y *que el coche, con gran sosiego, los va*

en coches, a las carrozas rebosando dueñas/ de todo un barrio un coche lleno y acusaba a los vehículos de haber *engullido*, transmutado el coche en una suerte de olla, *lo mejor de las mujeres*, pareciendo *cazuelas donde se ven/ solo cabezas y alones*¹⁹⁴. Vélez de Guevara traía el *puchero humano* de la corte, el *piélago racional* de Madrid, que se sembraba *de ballenas con ruedas*, que por otro nombre llaman coches¹⁹⁵ y Remiro de Navarra escribía que *hervía la olla del Prado coches*¹⁹⁶. Junto a las metáforas culinarias hubo otras que denigraban al encochado como una pieza de un monstruoso mecanismo, así Zabaleta traía los coches *llenos de mujeres los unos, llenos de hombres los otros*, y comparaba a uno de estos con un *zapato alpargatado con ruedas* en el que *se aprietan seis personas*¹⁹⁷. En basura (resto deglutido), se metamorfoseaban esperpénticamente los coches sevillanos llenos de caballeros:

Y, asimismo, verá Vuesa Merced ahí, en algunos coches que ve -y así era verdad- vacíos, que, mirándolos simplemente, van rellenos de personas, pero *visto desta manera, alguno que verdaderamente les lleva es carro de basura*¹⁹⁸.

Finalmente, el coche acabó convertido en tumba¹⁹⁹, aunque paradojas del Barroco, también los hubo que yendo muertos en coche resucitaron²⁰⁰.

ya dando de sí, Moreto, *El lindo don Diego*, ed. de Frank P. Casa y B. Primorac, Madrid 1984, p. 64-65.

¹⁹⁴ Quevedo, *La Hora de Todos y la Fortuna con seso*, P. Geneste, Madrid, 1987, pp. 187-188; *Poesía original...*, p. 595 y Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, vol. II, p. 274.

¹⁹⁵ Vélez de Guevara, *El diablo Cojuelo*, passim. La litera de dos yemas, se refería metafóricamente a una de dos plazas. De un vehículo ocupado por el duque del Infantado y el marqués de Almenara entre otros nobles, se decía que estaba *tan lleno, que va espumando sangre generosísima en tantos bizarros mozos*, *ibidem*.

¹⁹⁶ Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, p. 63.

¹⁹⁷ Juan de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, 1654 y 1660, ed. de C. Cuevas García, Madrid, 1983, pp. 332 y 407.

¹⁹⁸ R. Fernández de Ribera, *Los anteojos de mejor vista*, 1625, V. Infantes de Miguel, Madrid, 1979, p. 52.

¹⁹⁹ Yelgo de Vázquez se asombraba de que la flor de España quisiera dejar los caballos *por ir en los huecos de unas tumbas*, M. Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a Príncipes, con ejemplos morales para servir a Dios*, 1614, BNM R 2868, fs. 78r-79r. Un personaje femenino de Tirso decía no querer *ir en tumba, estando viva*, es decir en litera, pero como el padre le acusara de melindrosa y niña, ella le espetaba que tampoco quería coche, al que comparaba con *morir envuelta/ dentro de un calabozo/ portátil*, y con un *estrecho monumento*, Tirso de Molina, *Desde Toledo a Madrid*, 1626, edición de Berta Pallarés, Madrid, 1998, p. 175. La condesa d'Aulnoy decía que de los coches que

3. 3. 3. La selección del espacio de la corte: el Prado y la calle Mayor

Aunque los coches parecían inundar la corte toda, hubo varios espacios literarios en los que su presencia fue definitiva, aquellos que resaltaban los escenarios del poder, el paseo del Prado y la calle Mayor. Fue aquí donde las intervenciones urbanísticas, arquitectónicas y policiales fueron más profundas y continuadas y donde simbólicamente fraguó la quintaesencia del Madrid cortesano.

El Prado y sus coches eran el resumen de Madrid, protagonistas de mil y un episodios de novela y comedia, paisaje repetido, escenario imprescindible de la corte intemporal, sin el que ésta se hacía inimaginable²⁰¹. El Prado se destacó como el lugar del galanteo y de la exposición del status, de ahí la necesidad de pasear por él²⁰². Lo repitió el tópico literario hasta la saciedad, como vimos en numerosos ejemplos, casi siempre tratando de los excesivos coches que lo surcaban. Así, Tirso traía el *frecuentado bullicio/ de tanto coche*²⁰³, Hurtado de Mendoza el *escuadron de coches*²⁰⁴, Remiro de Navarra decía que *hervía la olla del Prado coches*²⁰⁵ y Zabaleta hablaba de *la maraña de las vueltas que dan los coches en el Prado*, añadiendo que apenas desaparecía el sol, aparecían en el paseo los carruajes, *cargados de diferentes sexos y de diferentes estados*²⁰⁶. Pero

se iba en ellos encerrados como en un baul, *Viaje por España...*, t. I, p. 167. También la villana Jacinta quejándose de la rapidez de la corte: *Hay aquí más de vivir/ apriesa, y sacar de noche/ un gran difunto en un coche/ sin acabar de morir,/ y apenas por la mañana/ preguntar nadie por el*, Lope, *Al pasar el arroyo*, 1616, BAE, 24, p. 404.

²⁰⁰ Véase los casos que traen Calderón, *El pintor de su deshonra*, II, *passim* y F. Santos, *Tribunal espantoso*, p. 376.

²⁰¹ Así lo evidencia la invitación de Demócrito a Heráclito a retirarse a un cenador donde no les estorbase el ruido de los coches, *que por esa calle vienen baxando al vezino prado*, A. López de Vega, *Heráclito y Demócrito de nuestro siglo*, 1641, BNM U 1902, p. 4.

²⁰² El embajador Pötting bajaba al Prado, según anotaba en su diario, casi todos los días de la semana, *Diario del conde de Pötting...*, *passim*.

²⁰³ Tirso, *Bellaco sois*, 1625, III, p. 1381.

²⁰⁴ Antonio Hurtado de Mendoza, *Los empeños del mentir*, ca. 1638, BNM R 57774, f 40. Para la fecha Felipe B. Pedraza Jiménez, "El teatro cortesano en el reinado de Felipe IV", en J.M. Díez Borque, *El teatro cortesano en la España de los Austrias*, Madrid, 1998, p. 81.

²⁰⁵ Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, p. 63.

el galanteo fue tanto o más importante que la denuncia de la abundancia de los coches, como decían unos versos,

*En llegando el invierno
toda la Corte
azia el Prado camina
los mas en coche²⁰⁷.*

Lope escribía que en el Prado *no faltan coches donde echar el dado,/ y suceder las suertes diferentes*²⁰⁸. Otros autores tintaban el galanteo con tonos más dramáticos; Barbadillo decía del Prado que es *ya no prado, sino monte, en que se cazan con lastimoso estrago, no fieras sino hombres*²⁰⁹. Santos dejaba al demonio contar como tendía allí su red *pues abordando dos bergantines uno con otro, se ajustan los personajes y truecan de una parte a otra a cometer la ofensa y mediante el expediente de salir al Prado, el infierno ganaba por medio del coche infinitas almas*²¹⁰.

La calle Mayor era el otro ámbito por excelencia para pasear con los coches, para ver y ser visto y para comprar sobre todo. A diferencia del Prado, era espacio más comercial y promiscuo²¹¹. Era uno de los lugares de mayor amplitud de la

²⁰⁶ Juan de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 331-332 y 337.

²⁰⁷ Cfr. P. Tenorio Gómez, *Realidad social y situación femenina en el Madrid del siglo XVII*, UCM, 1992, pp. 613-614. Los versos en BNM Mss. V-98/35.

²⁰⁸ Lope, *Servir a señor discreto*, 1610-1615, BAE, 250, p. 472. Muy parecidamente, Antonio de Solís, escribía que *el prado no tiene coche,/ que algún amor no le deba*, Solís, *La más dichosa venganza*, edición de M. Sánchez Regueira, *Comedias de Antonio de Solís*, Madrid, 1984, vol. II, p. 834. Gaspar de Avila decía de él que *todo lo que no es mujer/ a nadie causa cuidado*, Gaspar de Avila, *El familiar sin demonio*, p. 244.

²⁰⁹ Salas Barbadillo, *El necio bien afortunado*, 1621, p. 189.

²¹⁰ Santos, *Las tarascas de Madrid...*, p. 375.

²¹¹ En las *Rimas castellanas*, de 1618, Barbadillo amontonaba los diferentes status sociales que se encontraban a bordo de los coches de esta calle, caballeros, nobles, damas dudosas:

*Por allí baxan seys coches,
y el uno dellos encierra
tres mercedes, dos Vusías,
con otras dos Excelencias.*

*Son muy antiguas mercedes
los dos, y mucho desean
renunciarlas, aunque antiguas
a dos Vusías modernas.*

Corte, aproximadamente 1 kilómetro entre las caballerizas del alcázar y la puerta del Sol, incluyendo Platería, Puerta de Guadalajara y Calle Mayor. Además de ser lugar de lucimiento de los cortesanos, que transitaban por ella o iban de compras, era el lugar donde las gentes iban a ver a los poderosos²¹². Allí se podían contemplar *las mejores maravillas de la hermosura*, paseando la calle en *diferentes coches*²¹³. Remiro de Navarra alababa su *multitud de coches, de damas llenos* que le llevaban a exclamar hiperbólico:

*Calle Mayor de Madrid que en esta variedad te aclamará el orbe! ¡Oh, tu, paseo de los días tempestuosos del invierno, donde sustentas mas coches que piedras*²¹⁴!

3. 3. 4. Tiempo de la corte, tiempo de la fiesta

La apropiación de la ciudad por el coche se efectuaba tanto en el espacio, como hemos visto, como en el tiempo, marcando, diseñando, creando una ciudad

*En el que se sigue vienen
dos damas pelimorenas,
peliblancas solían ser,
demonios son las recetas.*

*Los blancos dientes descubren
con una guarnición negra,
mala gala para boca
aunque blanco y negro sea.*

*Házeles la retaguarda
una carroça Pigmea,
portatil brinco y melindre
tirado con cuatro ruedas.*

*Más ocupada que grande,
tan limpia como pequeña,
por Dios que tener merece
un camarín por cochera.*

Barbadillo, *Romance* incluido en sus *Rimas castellanas*, Simón Díaz, *Fuentes...*, p. 179. Claramonte decía que en la calle Mayor de Madrid se hallaba de todo: ... *una dama que pide/ un galán que despidió,/unas tiendas que son ventas/ un caballo salpicón,/y enterrado el polvo y lodo/ un cochero y un doctor*, Andrés de Claramonte, *El honrado con su sangre*, 1615-1620, edición de E. Hernández González, Kassel, 1995, p. 82.

²¹² Desde las gradas del mentidero de San Felipe el Real se contemplaba el tráfico de gentes y coches que de Mayor desembocaba en la Puerta del Sol, A. Bonet Correa, *El urbanismo en España...*, p. 113.

²¹³ Barbadillo, *El necio bien afortunado*, p. 168.

específica, con sus ritmos, sus hábitos y sus obligaciones, propias todas ellas del cortesano. Madrid, corte, centro, ombligo del mundo y cochera en la que el uso del coche se extendía para cualquier nimiedad. Ya en fecha temprana se decía que en la corte todo se hacía en coche. Entre 1596-1603, se decía de un cortesano exitoso:

*El llevado y el traído
al Prado de coche en coche;
el esperado de noche
y de día persuadido*²¹⁵.

Alarcón escribía de un personaje que,

*Coche y Prado son su gloria,
y esta se reduce al fin,
a mirarse unos a otros
y andar de aquí para allí*²¹⁶.

El cortesano galanteador podía resumir su tiempo como hacía Calderón: *horas de calle Mayor,/ misa, reja, coche y Prado*²¹⁷.

Pero el tiempo de la corte absolutista era también tiempo de fiesta. En la fiesta el coche dominaba la ciudad nuevamente, adueñándose de ella, modificando

²¹⁴ Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, p. 125.

²¹⁵ Lope, *Las pérdidas del que juega*, RAE, t. VIII, p. 431, según Morley, dudosa de Lope, nº 350. Elena y la Méndez eran mujeres criadas en el ocio de los deleites y puestas en las malas costumbres la Corte, donde para dar un paso desde la casa a la iglesia, o venía la silla o rodaba el coche, Salas Barbadillo, *La hija de Celestina*, 1612, edición de J. Fradejas Lebrero, Madrid, 1983, p. 92.

²¹⁶ Alarcón, *Favores del mundo*, 1616-1617, BAE, 20, *passim*. El labrador Tomé decía sobre la corte y sus coches: *y aquel andar tanto coche,/ uno de otro en corso arando/ las calles, y festejando/ sus dueños hasta la noche*, Lope, *El galán de la Membrilla*, 1615, BAE, 211, p. 321

²¹⁷ Calderón, *Hombre pobre todo es trazas*, 1628, ... p. 208. Se insistía una y otra vez en un recorrido tipo, siempre el mismo, cristalización literaria de los movimientos del cortesano, el que traía Eugenia en *Guárdate del agua mansa* de Calderón, deseosa de correr los *tranquilos golfos*,

*de calle Mayor y Prado,
cosaría de cuantos puertos
hay desde Atocha a Palacio*

Calderón, *Guárdate del agua mansa*, p. 157.

su tiempo y su espacio como nunca. El calendario festivo madrileño brindaba propicias ocasiones para el lucimiento de los coches, dados los necesarios desplazamientos a las fiestas y romerías²¹⁸. Estas empezaban el 3 de febrero con San Blas, celebrada en Atocha, seguían el 1 de marzo con el Ángel, que tenía lugar en la Casa de Campo, el 25 de abril se iba al Trapillo, fiesta popular que se celebraba allende la puerta de Fuencarral y a primeros de mayo tenía lugar Santiago el Verde o el Sotillo, fiesta en la que nobleza y pueblo se reunían más allá de la Puerta de Toledo. El día 15 se celebraba San Isidro, que tenía lugar al otro lado del río y finalmente el 24 de junio San Juan, también al otro lado del Manzanares donde iban las excursiones nocturnas. Junto a esto, las salidas en público de los reyes a lo largo del año, las entradas y salidas de embajadores u otros personajes, celebradas como fiestas, facilitaban también la invasión cocheril²¹⁹.

La fiesta proponía una corte nueva, como se decía a Ana, una dama recién llegada de Lima, que no podía afirmar que conocía Madrid, *mientras legiones de coches/ no ha visto trepar por ella*²²⁰, refiriéndose a la Tela, cercana al alcázar. El coche, urbanizaba los alrededores de la ciudad, instalado en el espacio de la fiesta, como explicaba Lope:

*Es tanta la cantidad
de coches, que una ciudad*

²¹⁸ Un entremés de Benavente en el que aparecían uno a uno los meses del año traía a varios de ellos pidiendo coche como seña identificativa:

*Este es Marzo el enlutado,
que de Cuaresma vestido,
para las cruces y el Angel
pide coches infinitos....
Yo soy Mayo el pedigüeño,
que en entrando pido a gritos
dinero para las mayas
y coches para el Sotillo....
Este es Julio, el segador,
que, como si fuera su oficio
para San Juan pide coches,
y meriendas para el río,*

Benavente, *La capeadora*, en Cayetano Rosell, *Colección de piezas dramáticas...*, t. I, p. 266.

²¹⁹ Para estas fiestas, Deleito y Piñuela, *... también se divierte el pueblo*, pp. 10-59. Las fiestas fijas en las que el monarca salía a las calles de Madrid eran bastante abundantes, algo menos las móviles, véase del Río Barredo, *Madrid, urbs regia...*, pp. 192-193.

²²⁰ Lope, *Sembrar en buena tierra*, NRAE, vol. IX, p. 433.

*el Soto y el campo hicieron*²²¹.

La mezcla social y la confusión propias de la urbe se trasladaban a la fiesta cortesana, así, en la romería del Ángel era tanta *la confusión de los coches* que parecía imposible hallar a nadie²²². De esa romería escribía Quevedo unos versos que ilustraban palmariamente la promiscuidad cocheril y la competencia por el status; *muchas carrozas rebosando dueñas/, de todo un barrio cada coche lleno*²²³.

Los testimonios más interesantes sobre el uso de los coches en las fiestas fueron los de las romerías del Trapillo y Santiago el Verde. La primera era más popular aunque acabó concitando la asistencia de los cortesanos, pues era tanta la gente que salía que *pareció a la nobleza viciosa que sería holgura verle salir* y así, *con devoción alegre se iba en sus coches* a la calle de Fuencarral²²⁴. Santiago el Verde era una romería al sitio conocido como el Sotillo. Dado su carácter más aristocrático, se destacaba la abundante presencia de coches; Lope señalaba que estos días el Manzanares, *adornado de tantos coches, no envidia las altas ruedas del Tajo, las naves del Guadalquivir ni los naranjos del Guadalavivar*²²⁵. Calderón, poco generoso con las cifras de coches de la corte, concedía en esta ocasión que los había y muchos, cuando un criado comparaba buscar un barco en el puerto de Marsella, con *buscar un coche en la calle de Alcalá en el día del Sotillo*²²⁶. Zabaleta decía que por la tarde empezaban a bajar los coches, *llenos de mujeres los unos, llenos de hombres los otros*²²⁷. Castillo Solórzano comentaba la salida de toda la corte al Sotillo y el paseo en coches *propios* o *prestados* de *hermosas*

²²¹ Lope, *Santiago el Verde*, pp. 278-279. Un entremés decía del día de San Blas: ¡*Que de bulla hay en la fiesta,/ y de coches estancados!*, P. Francisco Lanini, *Entremés del día de San Blas en Madrid*, en E. Cotarelo y Mori, *Migajas del ingenio. Colección rarísima de entremeses, bailes y loas*, Madrid, 1908, p. 125. Según Zorrilla usar coche *día de Ángel y San Blas* era arriesgarse a *estar seis horas parado*, *Lo que son mujeres*, BAE, 52, p. 209.

²²² Antonio de Mendoza, *Los riesgos que tiene un coche*, publicada en 1653, BNM R 22657, f. 119.

²²³ Quevedo, *Poesía original...*, p. 595. En el día del Ángel destaca Calderón la presencia real, *Cuál es mayor perfección*, I, p. 1622.

²²⁴ Juan de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, p. 417.

²²⁵ Lope en la dedicatoria de *Santiago el Verde*, pp. 225-226.

²²⁶

²²⁶ Calderón, *El encanto sin encanto*, I, p. 1585.

²²⁷ Juan de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 407, 410 y 412.

*damas y acomodados caballeros*²²⁸. También se celebró a orillas del Manzanares la verbena de San Juan durante la que se realizaban excursiones nocturnas en carruaje, como subrayaba cierto entremés, asegurando que esa noche *anda desvelado todo coche*²²⁹.

²²⁸ Castillo Solórzano, *Tardes entretenidas*, pp. 14-15. Véase un romance al Sotillo en *Donaires del Parnaso*, obra de Solórzano de 1624.

²²⁹ Benavente, *Los Mariones*, cfr. Deleito y Piñuela, ... *también se divierte el pueblo*, p. 51. Lope escribía que por San Juan *las damas salen en coches/ a velar alegres a Jesús del Monte, El Santo negro Rosambuco*, XIV, p. 360.

CAPITULO 7

EL COCHE DE LOS PODEROSOS Y EL DEBATE SOBRE EL COCHE JUSTO

Desde 1585 aproximadamente, los cambios en la etiqueta real condujeron a cambios similares en la aristocracia y los ministros que consolidaron la figura del caballero e hicieron del coche un enser típicamente cortesano. La culminación de este proceso se produjo a partir de 1611 gracias a la restricción del uso del coche, restricción que buscó la estricta coherencia entre el rango y la forma, persiguiendo que su uso fuera cúspide de un conjunto de resortes económicos y de poder. A partir de entonces, nuevos cambios consolidaron aun más el papel del coche en la imagen del cortesano y contribuyeron a separar a unos de otros. Todo este proceso fue acompañado de una pedagogía que mostró en positivo quién podía tener coche y de qué se acompañaba este, es decir, que justificara el uso del coche por los reyes, príncipes, señores y ministros, aunque en este sentido, la literatura de ficción no fue demasiado explícita, más bien se ocupó de criticar el uso del coche en aquellos que no debían acceder a él. No fue hasta mediados de la década de 1620, bastante avanzado el proceso de institucionalización del coche, cuando diversos moralistas, arbitristas y otros reformadores, formularon las teorías más elaboradas acerca del coche justo, en las que justificaron de diversas formas la praxis impuesta desde 1611 y propusieron que el acceso al coche fuera restringido todo lo posible, culminando de forma efectiva el proceso institucionalizador.

1. EL COCHE Y EL NUEVO CORTESANO

El coche fue extendiéndose paulatinamente entre los cortesanos durante los primeros 30 años desde su aparición en Castilla¹. Baste decir en este sentido, que no jugó ningún papel en la codificación del arquetipo del cortesano, que era un personaje que iba a caballo y no en carruaje². Pero desde 1585 y a raíz de los modificaciones acaecidas en el ceremonial real y gracias a las pragmáticas, su uso y el de otros carruajes representativos, se fue imponiendo como medio de mostrar al poderoso y marcar las distancias sociales, en un contexto general de importantes cambios en la mentalidad y la función de la nobleza³. Ello suscitó

¹ En 1570 Esteban de Garibay anotaba, casi disculpándose, en su diario que había tomado un coche para salir de París, *por haberme tratado mal el trote duro de los caballos franceses*, véase, Jesús Moya, (ed.), *Esteban de Garibay y Zamalloa, Discurso de mi vida*, Bilbao, 1999, p. 163. En 1579, cuando se prohibió ir a caballo llevando gualdrapa, salvo a los embajadores de los príncipes con asiento en la capilla, Khevenhüller pidió al rey que diera licencia para los demás, a lo que respondió Felipe II que a esos otros no los había tenido por tales. Debido a la prohibición, recordaba, *a causa de que no estava tan en su punto el uso de los coches*, los embajadores o se estaban en casa sin salir fuera, o era fuerza andar a pie, *Diario de Hans Khevenhüller...*, p. 189.

² Si eso era así en 1534 cuando Boscán tradujo *El cortesano* de Castiglione, siguió siéndolo medio siglo más tarde, cuando -habiendo ya coches en Castilla- Gracián Dantisco recreaba en su *Galateo español*, escrito ya en 1584, la famosa obra de Giovanni della Casa compuesta entre 1551-1555. Véase Margherita Morreale, Lucas Gracián Dantisco, *Galateo español*, Madrid, 1968 y A. Giordano y C. Calvo, Giovanni della Casa, *Galateo*, Madrid, 2003.

³ A fines de diciembre de 1586 al ir a suplicar al Presidente de Castilla que fuera al reino a prorrogar el encabezamiento, varios procuradores le habían querido acompañar y *no lo havia consentido por venir en su coche*, Cortes, vol. VIII, p. 171. Góngora traducía de forma muy precisa el fenómeno en un soneto de 1588 en el que se burlaba de los ministros que empezaban a usar del coche:

*El triste perrinchón en el gobierno
de una tan gran carroza se embaraza;
grítale el pueblo, haciendo de la plaza
(si allá se alegran) un alegre infierno.*

En otro soneto de esa misma fecha escribía sobre los cortesanos encochados que parecían bestias:

*Grandes, mas que elefantes y que abadas,
títulos liberales como rocas,
gentiles hombres, solo de sus bocas,
ilustre cavaglier, llaves doradas;*

*hábitos, capas digo remendadas,
damas de haz y envés, viudas sin tocas,
carrozas de ocho bestias, y aun son pocas
con las que tiran y que son tiradas.....*

B. Ciplijauskaitė, Góngora. *Sonetos completos*, pp. 163-164. Para el proceso de cambio de la nobleza castellana, en el que la corte pasaba a ocupar un lugar de central importancia, A.

ciertas críticas porque desdecía de la imagen tradicional del caballero y evidenciaba nuevas formas de mostrar el poder y la riqueza, más sofisticadas que antes⁴. Estos cambios, que se habían consolidado hacia 1600, fueron propiciados porque en la casa del señor la caballeriza había ido adquiriendo mayor importancia como sección encargada de su representación pública⁵. De resultas de ello, los coches pasaron a primer plano; el señor dejó de andar a pie para hacerlo solo a caballo y cada vez más frecuentemente en carruaje.

A partir de 1600 y dada la competencia suntuaria abierta en la corte y que muchos podían hacerse con uno con relativa facilidad debido a las disposiciones de la pragmática de ese año, se acentuaron los esfuerzos por diferenciarse mediante su uso⁶. Se apreció además en general, una tendencia a asimilar coche, corte y

Carrasco Martínez, "herencia y virtud. Interpretaciones e imágenes de lo nobiliario en la segunda mitad del siglo XVI", en *Las sociedades ibéricas y el mar*, T. IV, p. 263.

⁴ El coche sorprendió en la sociedad caballeresca como un elemento excesivo, por su lujo y sus posibilidades de representación. Montaigne escribió en el ensayo *De las recompensas honoríficas*, compuesto entre 1578-1580, que en la mayor parte de las sociedades del mundo se habían establecido ciertas marcas vanas y sin valor, para honrar y recompensar la virtud una de las cuales era el privilegio de ir en coche por la ciudad. Unos pocos años más tarde, hacia 1588, tituló otro de sus ensayos, *De los coches*. Aunque Montaigne hablaba en él poco de los coches en sí, el título venía a advertir que estos eran la metáfora del lujo, de los gastos vanos y del prestigio social en la época, cfr. Montaigne, *Ensayos*, edición de D. Picazo y A. Montojo, Madrid, 1998, vol. II, p. 66 y vol. III, pp. 141-142, respectivamente. Al respecto de ese ensayo, Morris Parslow, "Montaigne's Fat Man and the Meaning of 'Des Coches'", *Renaissance News*, vol. 12, 1959, pp. 10-12 y Henry E. Genz, "An Early Reference by Montaigne to 'coaches' and its Possible Bearing on the Meaning of 'Des Coches'", *ibidem*, vol. 15, 1962, pp. 133-134.

⁵ Si a comienzos de la segunda mitad del siglo XVI se podía decir que los principales oficiales de un señor eran *camarero*, *secretario*, *mayordomo*, *maestre sala*, *cavallerizo*, *contador* y *thessorero* y que de estos, los principales eran los tres primeros, poco antes de 1600 la situación había cambiado:

-¿Qué hay más —dijo Sancho— sino tomar un barbero y tenelle asalariado en casa? Y aun, si fuere menester, le haré que ande tras mí, como caballerizo de grande.

-Pues ¿cómo sabes tú —preguntó don Quijote— que los grandes llevan tras de sí a sus caballerizos?

-Yo se lo diré —respondió Sancho—. Los años pasados estuve un mes en la corte, y allí vi que paseándose un señor muy pequeño, que decían que era muy grande, un hombre le seguía a caballo a todas las vueltas que daba, que no parecía sino que era su rabo. Pregunté que cómo aquel hombre no se juntaba con el otro, sino que siempre andaba tras dél. Respondiéronme que era su caballerizo y que era uso de grandes llevar tras sí a los tales. Desde entonces lo sé tan bien, que nunca se me ha olvidado.

Diego de Hermsilla, *Diálogo de la vida de los pajes de palacio*, a. 1573, ed. de Donald Mackenzie, Valladolid, 1916, pp. 32-33 y Cervantes, *Don Quijote...*, I, XXI, pp. 234-235. En 1600 el caballerizo de la casa real era el tercero en consideración entre los principales oficios, aunque entre la nobleza y los caballeros tardó probablemente algo más en alcanzar esa posición. Yelgo de Vázquez, trataba en 1614 de las obligaciones y preeminencias de los criados del señor por este orden: mayordomo, camarero, maestresala, secretario, caballerizo, tesorero y gentileshombres, seguidos de otros oficios menores.

cortesanos⁷. Estos hubieron de moldear sus conductas a la nueva realidad⁸, mediante el coche mostraron la posición que querían ocupar en la corte⁹,

⁶ El viajero francés Joly describía como aparentaban unos y otros en sus vehículos. Sobre los nobles decía que por la tarde tenían costumbre de pasear por la ciudad *solos en sus coches, tirados por cuatro o seis caballos, enganchados tres de frente, seguidos de otros coches, si son gentes de calidad*. De otros personajes decía que *si son algo menos y algún ayuda de cámara o servidor entra con él en la carroza, irá siempre con la cabeza descubierta*. Se burlaba de que para parecer hombres de negocios, *llevarán, leerán y fingirán leer algunos libros o papeles*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 737. Para ser alguien en la corte había que ir en coche, pero también fuera de ella, en algunos núcleos importantes. A García de Sotomayor, que pedía uno desde Medina del Campo, le *sacan la vida por el*, como decía. Había de acudir a sus relaciones con el señor de Gondomar, que estaba en Valladolid y escribirle:

No valgo nada ni me puedo valer sin Vmd y la md que me haze es mejor caso tener un coche porque mis compañeros me sacan la vida por el supp^o a Vmd. me haga md de mandar se haga diligencia para que se busque uno.

BPR II/ 2137 doc. 28. Fechada en 12-VI-1602.

⁷ Desde entonces ya no hubo más corte sin él. Lope en una carta de 1604 escrita desde Toledo, se hacía eco de los rumores de que la corte se trasladaba a esa ciudad, comentando,

Mire V.m. por dónde me voy a bivar a Valladolid, porque si Dios me guarda el seso, no más corte, coches, caballos, alguaciles, musicas, rameras hombres, ydalguias, poder absoluto y sin P... disoluto, sin otras sabandijas que cria ese oceano de perdidos, Lhotos de pretendientes y escuela de desbanecidos.

A fines de agosto de 1611 decía al duque de Sessa que Madrid estaba como le dejó, *Prado, coches, mugeres, calor, polvo...*, A. G. de Amezuía, *Epistolario de Lope*, t. III, pp. 4 y 55.

⁸ Si un sermón de 1603 afirmaba del pretendiente en la corte que iba *colgando de la cola del caballo del privado, arrimado al estribo del coche de la dama*, poco después el pretendiente mismo iba encochado, F. Herrero Salgado, *La oratoria sagrada española de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1996, p. 299. El coche se hizo imprescindible en el cortesano, dejando atrás el aurea mediocritas:

Doctor. Muchos hay, y aun conozco alguno, libre de cuidados,... No conoce al poderoso, ni le suspende la máquina del palacio, sin pleitos, sin tráfigos; amado de parientes, visitado de amigos. Don Luis. ¡Válgame Dios con tanta comodidad! ¿Dónde os olvidastes el caballo, el coche, la silla o litera, que sólo eso pudiera echar menos el tenedor de tanto gusto, el ministro de tanta puntualidad?

Cristóbal Suárez de Figueroa, *El pasajero*, 1617, edición de M^a. I. López Bascuñana, Barcelona, 1988, pp. 205-206.

⁹ En 1598, durante los rituales sucesorios, la embajada de Valencia, había alquilado unos coches para presentarse en el desfile en la corte,

entraren 22 adsembles ab cubertes eo reposteros de drap negre ab les armes de la Ciutat damunt, de groch y vermell, que campejaven molt; tantost apres tres coches cuberts de drap negres ab les armes de la Ciutat, de groch y vermell, en lo primer coche anava Jaume Beltran, tunch, Racional de la Ciutat, ab un capella y dos frares de Predicadors; en lo segon coche anava Pere de Assio, Sindich, y en lo tercer coche anaven Dimes Pardo y yo Francisco March, davant lo coche dels Jurats anaven quatre lacayos.

Carreres Zacarés, *Llibre de memories...*, p. 1039. Algo después, en 1617, cierta relación de la entrada del Conseller de Barcelona, decía que: *En doze carrosas/ todas de oro y seda/ se fue a ver a Rey/ y a dar la obediencia*, Jaime Vadullas, *Relacion verdadera del famoso recibimiento y solene entrada que hizieron en la Corte al Conseller de la insigne y fidelissima Ciudad de Barcelona, a seys del presente y corriente mes de Setiembre de 1617, y de como salieron cien*

aparentaron con él para alcanzar lejanos efectos¹⁰, o se enteraron de las nuevas de la corte¹¹. Con el coche, el cortesano favorecía a sus deudos, familiares o criados¹², de la misma manera que su estima social venía indicada por su presencia en los carruajes de los más poderosos¹³.

Cavalleros de los mas principales, ... y entre ellos el Almirante de Castilla, y Duque de Cessar, los quales le tomaron en medio, y acompañaron hasta su posada, y luego al otro día con doze carroças, y otros muchos coches..., Simón Díaz, *Relaciones*, p. 105.

¹⁰ Con el fondo de la vuelta de la corte a Madrid, Jordan Vello de Acuña, que hacía de aposentador, felicitaba a don Diego Sarmiento por la entrada de *mi sa doña Maria*,

y en berdad que me huelgo de que aya sido tan deçente por q esto es lo q conbiene por lo menos pa q el pueblo ponga a vm en lista de titulos como al Sr de gondomar por el coche q hizo de terçiopepo carmessi.

Probablemente el mismo Vello de Acuña subraya después que *todo es menester para q hagan algun caso de la persona, ... y yo espero ver en la q deseo al S^r de Gondomar*, cfr. BPRM II/ 2122 doc. 52, carta del 1-I-1606. Aunque se nos escapa el contexto exacto de la carta, parece clara la importancia dada al nuevo coche en la entrada, especialmente, dados los rumores de que se iba a conceder un título a don Diego.

¹¹ De Andrés de Mendoza, decía Lope que *anda en los coches con los señores*, A. G. de Amezúa, *Epistolario de Lope...*, t. III, p. 312 y un personaje anónimo en carta a Góngora fechada en 1613, le señalaba también como *el que anda en los coches con los señores*. Andrés de Almansa y Mendoza, fue a la postre, el mejor proveedor de noticias cortesanas de los primeros años de Felipe IV, H. Ettinghausen y M. Borrego, *Andrés de Almansa y Mendoza. Obra periodística*, Madrid, 2001, pp. 20 y 40. Todavía Quevedo escribía en 1624 en una de sus cartas que *don Francisco de Marbelle viene en una putería de alquiler, con dale, Perico y cochero Juan de Arana, al estribo, Mendoza, negro en duda y mulato de contado*, otra vez Mendoza encochado, enterándose de las cosas de la corte, C. C. García Valdés, *Prosa festiva completa*, p. 385. El coche se convirtió en un espacio idóneo para conversar, como anotaba en su diario el embajador imperial en Madrid, que salía en coche con el duque de Medina de las Torres, donde pasaban horas hablando: *me fui a pasear con el Duque de Medina en su coche e huviessemos una larga conferencia* o también, *me fui a pasear en el Retiro con el Duque de Medina en el mi coche, mas de dos horas largas hablando de todas materias*, cfr. Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. I, pp. 22 y 35.

¹² Lo evidencian claramente las peticiones de préstamo del coche a quienes lo tenían. Los ejemplos muestran que clientes, familiares, criados y amigos del cortesano, disfrutaban cuando les era posible del coche, que les honraba y les facilita a su vez los contactos, el lucimiento de su posición social y de sus contactos. A principios de 1601 el licenciado Eliseo de las Alas contaba a Diego Sarmiento que tenía de huésped a don Alonso Blanco, inquisidor de Granada. Este deseaba una tarde *hazer algunas visitas* y el licenciado suplicaba a su protector que mandara le prestaran el coche *porq quiero q sepa la mucha md q vmd me haze*. Jerónimo de Medinilla escribía al mismo en noviembre de 1601, agradeciéndole la licencia para ir a Valladolid y sobre el coche y los caballos que le había prestado, comentaba: *aceto que no podre andar honrrado sino andando en ellos*. En 1602, Diego de las Mariñas pedía a don Diego un coche para poder asistir al entierro del marques de Cerralbo; se conformaba con poco: *si huviere un quarto de coche en que acomodarnos con un cavallo sera gran md*. Juan de Villapadierna escribía a Diego Sarmiento a principios de 1601 pidiéndole la *merzed* de un coche prestado *por dos horas para las ocho de la mañana* del día siguiente. En 1605 era Gabriel de Salaver quien le pedía poder llevar en su coche al abad de San Cugat *por dos horas*. María Bonifaz le escribía suplicándole *me enbie el coche cuando vm no le aya menester*. En fin, Medel de Urraca escribía al ya conde de Gondomar en 1619 y le comentaba que el y su esposa eran padrinos de un bautizo, rogándole que mandara *que se me de un coche*, cfr. BPR II/ 2123, doc. 59; BPR II/ 2145, doc. 293; BPR II/ 2150 doc. 222; BPR II/ 2184, doc. 49; BPR II/ 2130 doc. 101; BPR II/ 2116, doc. 97 y BPR II/ 2148 doc. 142.

El comienzo del proceso de institucionalización del uso del coche debió reforzar aun más todas estas tendencias. Desde entonces el coche fue la confirmación del poder y el status, una muestra inapelable de una elevada posición social, aunque algunos tergiversaran la teoría de la coherencia entre el rango y la forma, adecuando artificialmente aquél a esta, en lugar de esta a aquél, como denunciaba Villamediana:

*Traer coche te ha licenciado
por señor de carboneros*¹⁴.

El uso del coche empezó también a cuestionar la imagen del cortesano a caballo, como se aprecia en que en uno de los primeros manuales de etiquetas aparecidos en la corte, concretamente en 1614, subrayara por un lado, la importancia de las funciones del caballero entre los oficios del señor y diera consejos acerca de cómo había de ser el cochero, por otro¹⁵. Yelgo de Vázquez, después de detallar qué había de saber el caballero sobre el caballo, explicaba lo que importaba al caballero, aunque no podía dejar de reconocer lo habitual del uso del coche,

*porque todo lo debe saber el cavallerizo, como hõbre que nadie en la casa
tiene oficio de andar a cavallo, sino es el, y pues lo anda, razon sera que
sepa como ha de yr para que parezca mas biè y lo pueda enseñar quãdo*

respectivamente. Son muy conocidas las peticiones de coche hechas por Lope al duque de Sessa, para él o para Amarilis, A. González de Amezúa, *Lope de Vega en sus cartas*, vol. I, pp. 448-450. Quevedo también los pedía por carta al final de su vida, cfr. Astrana Marín, *Epistolario completo de D. Francisco de Quevedo-Villegas*, pp. 460-462.

A fines de 1620 se decía que el duque de Osuna tenía su casa siempre llena de gente, soldados, mujeres, españoles y extranjeros, amigos y enemigos y que todos los que habían venido *contra él los ha reducido, llamandolos, convidandolos, llevandolos en el coche, acariciandolos y honrandolos, con que no le queda nada que vencer*, BNM Mss. 17858 fs. 199v-200r.

¹³ Para evaluar la cercanía del marqués de Velada en el favor real se comentaba que *sigue al Rey siempre, y por esta razón, y hazerse qdº el Rey camina consejo en su coche, es su parecer de importancia*, cfr. S. Contarini, *Relacion que hizo a la Repcª de Venecia Simon Contarini al fin del año de 1605 de embaxada que avia hecho en España*, BRAH 9/ 3507 f. 570v. Jesús Bravo, informante del conde de Gondomar, relataba que el día de San José del año 1620 fueron el rey y el príncipe a la iglesia de la Merced y *llebo su Md. Algunos de los Grandes en su coche y entre ellos a don duarte hernº. del duque de Veragua*, Francisco Bravo, *Avisos de Madrid*, BNM Mss. 18666/67-68 f. 68r.

¹⁴ J. F. Ruiz Casanova, *Villamediana. Poesía impresa completa*, Madrid, 1990, p. 1132. Se refería a Pedro Gómez de Porras, vecino de Segovia cuya licencia para coche de dos caballos se consultó el 4-XI-1611, AHN Consejos Leg. 4419/ 230.

¹⁵ Para las instrucciones al cochero, véase el capítulo 11.

fuere menester, porque se le ofrecera tener el señor muchacho, y nuevo, o porque el señor terna un hijo q` empiece a andar a caballo, y sera de mucho gusto para el señor tener en su servicio quiê le pueda enseñar a todo lo que le conviene al cavallero hazer encima del cavallo, aunque bien podra ser, que no quieran aprêder andar a cavallo: porque ya mas se trata de andar en coches¹⁶.

Después explicaba como la caballeriza había de mostrar al señor y a la señora¹⁷. La función del caballerizo y la caballeriza se desarrollaba fundamentalmente a ojos del público y consistía sobre todo en mostrar aseada y lujosamente al señor¹⁸, acompañarle y dirigirle adecuadamente por el espacio urbano y separarlo y distanciarlo convenientemente del resto de los que ocupaban la vía, una función comprensiblemente mucho más importante yendo a caballo que montado en un vehículo. De ese modo, cuando el señor salía fuera de casa a pasear o hacer alguna visita, el caballerizo había de *yr detrás a caballo, si el señor va en coche, puede yr a la brida, o a la gineta: pero si fuesse a cavallo el señor, ha de yr el Cavallerizo como cavalgare el señor*. Además había de tener cuidado el caballerizo,

q quando el señor se quiera apear, apearse el primero a prissa, y ira a recibir al señor quâdo se vaya a apear, poniendo la mano, como q va sospesandole por q baxe del cavallo muy a gusto. Y quando fuere a subir, tomara el estribo cô la mano derecha y darlo en el pie del señor de la haz, y en estando el señor a cavallo, yrse ha el Cavallerizo a cavalgar, y yrsse tras del señor. Tendra cuidado el Cavallerizo, que la tierra donde estuviere el señor, reciba un lacayo, que sepa las calles de todas las casas de los Señores, y Oydores a quien fuera a visitar, porque parece mal andar los lacayos preguntando, por donde van a casa de Fulano? Por donde vâ a tal calle? y sucede entrar un señor en la Corte, o en Valladolid, o en Granada, donde se ofrecen pleitos, y por no llevar quiê sepa las calles, quâdo va a informar, o a visitar, pararse en medio de la calle miêtras lo preguntan, lo qual se ahorraria, si como digo uno de los lacayos, supiese las calles, y las

¹⁶ Yelgo de Vázquez decía que estaba *biê cô el Cavallerizo*, por ser oficio q` *siêpre anda a cavallo de ordinario, y no en coche*, *Estilo de servir a príncipes*, f. 77v.78r y 79r.

¹⁷ Para la señora véase el capítulo 9.

¹⁸ *Ha de ser el Cavallerizo muy aseado en lo que toca a los aderezos de los cavallos, que esten siêpre limpios*, *ibidem*, f. 84. A pesar de ello, el caballerizo había de tener cuidado q` *quâdo coma el señor, se halle a la mesa, y quâdo cene, como los otros oficiales, cô buê ayre y gallardia*, *ibidem*, f. 86v. Véase también el anónimo *Para el gobierno de la Casa de un Señor*, escrito en 1607, en el que se subrayaba la responsabilidad del caballerizo en la limpieza de caballos y aderezos, y donde por cierto, los coches no aparecían, BNM Mss. 8319 fs. 17-20.

casas, pues parece tan mal, y con tanta descortesia, hazer detener al señor en medio de la calle.

El caballerizo tenía que disciplinar a los lacayos para que acompañaran su señor y le defendieran de cualquier obstáculo en la calle e impidieran que nadie se acercara a él, otro problema mucho menos acuciante a bordo de un vehículo¹⁹:

Ha de tener cuidado de avisar a los lacayos, que hagan su oficio con mucho cuydado, que no los echan delante para que vayan pensando donde se vende el buen vino, sino para que vayan apartando delante del señor todos los estorvos que puede aver, que impidiessen que el señor no passasse sin pararse, que no queriendo parar dexar passar un aguador, y darle en las espinillas, o en el estribo del coche cô las aguaderas o alguna caqrga de leña, cosas semejantes de servicio. Hâ de yr los lacayos con mucho cuydado, mirando lo que viene por la calle, para yrlo apartando a las paredes, o a un cavo, sin que estorve, porque ay muchos lacayos, q`piensan que van alli pr tantos, que no son para dezir apartense, sino que piensan que con hazer figura cumplen²⁰.

Este alejamiento y separación del señor en la corte fue profundizado no sólo por lo físico de los vehículos representativos, que podían tanto mostrar al señor más ostensiblemente²¹, como ocultarlo²², sino también por las etiquetas y las prácticas

¹⁹ Con el coche era más fácil imponer el paso y traducir el status social del ocupante, como hiciera en 1619 el presidente del Consejo de Castilla, que no queriendo maniobrar su coche *rompió el cochero por derecho, por donde estava la procesion* y aunque los soldados de la guarda española trataron de impedir el acceso del coche con violencia -sacaron el ojo a un caballo del vehículo con la punta de una alabarda- no obstante, *passo el coche entre los pendones y cruces, porque no havia salida más de la yglesia*, Cfr. Juan de Moriana, *Discursos generales y particulares de el gobierno general y político de el Conssejo...*, en Salustiano de Dios, *Fuentes para el estudio del Consejo Real...*, p. 227. El duque del Infantado se atravesaba con su coche en unas ceremonias cortesanas sin apartarse de allí a pesar de los ruegos del corregidor, Jesuitas, *Cartas*, vol. VI, p. 90.

²⁰ Las quejas por la ignorancia de los criados eran normales, incluso entre estatus sociales más bajos. Por ejemplo, en 1623 hubo un encuentro entre un alcalde de corte, Francisco del Alcázar y don Pedro de Guzmán, oidor del Consejo real sobre el parar los coches en que el alcalde *anduvo demasiado. Pero pasando el primer ímpetu, se contaba*

y viendo que el oidor iba a querellarse a casa del Presidente, fuele siguiendo y al apearse dijo a un paje que le diese este recado: "Que si a v.m. se le había pasado el enojo, le suplicaba le oyese dos palabras". El paje trocó el mensaje y dijo:

-El alcalde mi señor dice que ya se la ha pasado el enojo y suplica a v.m. le oiga dos palabras. Indignose el don Pedro mucho mas y sin querer oirle, se entro al Presidente. Cada [día] pasan aquestos desordenes por la ignorancia de criados.

B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, p. 170.

²¹ Cuando en 1621 se comunicó al duque de Uceda que había de abandonar la corte, una tarde antes de partir *la pasearon toda en coche y a caballo el Duque de Cea, el Almirante, el Marques de Peñafiel diciendo con esto el poco cuidado que puede darles esta demostracion*, BNM Mss. 17858 f. 285r.

ceremoniales²³. Desde el coche se era visto y se veía en un diálogo sin palabras que manifestaba las escalas sociales y las posiciones en la corte y que iba desde el amplio público de la ciudad²⁴, al mas estrecho círculo de cortesanos. En la corte fue pues tan fundamental tener coche como poder aparentar una digna posición social acorde con el vehículo. Para medrar, para pretender, hacía falta un buen coche, como bien sabía Góngora, que se quejaba continuamente en sus cartas de sus apuros económicos y de su vehículo, mostrando la importancia que concedía a este como elemento representativo de su posición, hasta el punto de no atreverse a salir sin él²⁵. Por lo demás, la competencia entre unos y otros llevó a

²² Cuando el rey decidió inesperadamente participar en la procesión realizada con motivo del traslado de la imagen de la Virgen a la nueva capilla de los Sandoval en la catedral de Toledo en 1616, tuvo que adaptarse rápidamente el orden procesional para incluirlo, desplazándose el patrón de la fiesta, el arzobispo de Toledo Sandoval, que alegó achaques de la edad para no tomar parte en el cortejo y seguirlo desde fuera en una silla de manos, M. José del Río Barredo, *Madrid, urbs regia...*, p. 139 (n).

²³ Era preceptivo saludar desde el vehículo, pero no parar los coches. Luis de Ulloa, hermano de un regidor madrileño, contaba en sus memorias que entre los muchos agravios que le hiciera su hermano, ninguno le era más ofensivo que el hecho de que *yendo en un coche de cuatro mulas, con gran aparato de criados* le encontraba muchas veces *sólo y a pie ... y pasaba sin hablarle ni hacerle cortesía*, Mauro Hernández, *A la sombra de la Corona*, pp. 219-220. Dado que los coches dejaron de pararse en la corte para cumplimentar saludos, como *insólita cortesía* juzgaba el conde de Pötting que el conde de Peñaranda parara el suyo en el campo para hablar con él, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. II, p. 67. En Castilla tampoco se estiló acompañar hasta el coche, como se hacía en otras cortes. Lo contaba el embajador del Imperio, el conde de Pötting relatando su visita al conde de Casarrubios, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. I, p. 168. Parece sin embargo, que si se acompañaba a la silla, véase la comunicación de 1693 de Wiser al Elector Palatino acerca de que había acompañado a la condesa de Lobkowitz, P. A. de Baviera y G. Maura Gamazo, "Documentos inéditos referentes....", *BRAH*, vol. XCIII, 1928, p. 109.

²⁴ Las familias madrileñas iban a cenar a los jardines del Prado y permanecían hasta entrada la madrugada, hora en que los carruajes de los poderosos regresaban a sus residencias, pudiendo así verlos, F. Bravo Morata, *Historia de Madrid*, t. I, p. 145. La dama se imaginaba que le era prohibido asomarse a la ventana a ver los coches pasar:

*"deja, Leonor, la ventana",
no queriendo que levante
los ojos a ver pasar
caballo, coche o carroza.
Como si una mujer moza
se pudiese consolar
de no ver lo que otros ven.*

Lope, *La noche de San Juan*, 1631, *NRAE*, t. VIII, p. 137. En 1714, un remedio propuesto para mejorar la limpieza de las calles de Madrid, consistía en poner en funcionamiento unos carros que por la mañana recogieran las basuras de las casas. El marqués de Hermosilla se opuso argumentando que a las diez o las once de la mañana *se habían de encoger mucho más las mujeres y hombres que bajasen a dar la basura, pues era la hora en que mas andaban por Madrid los coches y gentes de distinción*, Verdú Ruiz, "Limpieza y empedrado...", pp. 436-437.

²⁵ Leyendo sus cartas no se pueden dejar de recordar los exabruptos de la literatura contra los que tenían coche sin poderlo pagar, como los que lanzó Lope en torno a 1616-1617. La carrera cortesana de Góngora empezó en abril de 1617 cuando se trasladó a Madrid. Casi de inmediato fue nombrado capellán real, el 15 de octubre de 1617, y el 26 de diciembre, se consultó en la Cámara que se le diera licencia de coche de dos caballos en calidad de tal (AHN Consejos Leg. 4421/204). Pero con los 1000 reales al mes en conceptos de alimentos, Góngora no disponía de suficiente dinero para cumplir holgadamente su papel. Al cabo de un tiempo, empezó a resentirse el coche, según testimoniaban sus cartas. En junio de 1619 se quejaba del gasto de 150 ducados de posada y de los reparos de un coche, *que solo el de las llantas y clavos de las ruedas me ha costado hoy ciento y catorce reales* (A. Carreira, *Luis de Gongora. Epistolario completo*, p. 40). En diciembre de ese año pedía se le librasen dos meses, *que en mi verdad no tengo para aderezar con ellos el coche al señor don Jerónimo Manrique, esplendor y gloria de nuestra patria*. (*Ibidem*, p. 66. Jerónimo de Aguayo y Manrique había sido procurador de Cortes por Córdoba y a partir de 1611 corregidor de Cuenca, AHN Consejos Leg. 4419/ 86. Parece entenderse que Góngora deseaba reparar el del paisano.) En marzo de 1620 escribía que un coche es *el grifo de las manzanas y a veces de las caperuzas, cuando no es avestruz, como lo ha sido esta semana en digerir hierro*, necesitado de nuevos reparos. Con la llegada del nuevo rey, Góngora recibía algunas muestras de favor; se le concedió un hábito para un sobrino suyo, pero en las pruebas de limpieza el tema se alargaba y hasta fines de agosto de 1622 no se resolvió favorablemente. Entretanto, en junio de ese año estaba enfermo y sin coche, pues se había estropeado una rueda. Ese mismo mes comentaba al administrador de sus alimentos, *buen testigo es buesa merced del vergonzoso tiro de mi coche, y cuan necesario es su uso. No quiero decir más a quien lo ha visto y tiene honra*. (*Ibidem*, pp. 70, 157 y 159). En julio se felicitaba de las diligencias que se hacían por conseguirle caballos y guarniciones, que se debían encontrar en muy mal estado, según su comentario: *porque me es fuerza, muchos días de concurso, no parecer en el mundo por no encarecer los silbos y las voces del vulgo*. Una semana mas tarde, escribía de nuevo: *advierta que el tiro de mi coche ni sufre burlas ni esta para veras, y así, a lo murciélago, hago mis visitas de noche*, añadiendo que tenía que salir a ciertas diligencias y no tenía carruaje en qué hacellas (*Ibidem*, pp. 160-161). La semana siguiente agradecía el calor, pues la clausura le estaba bien, aseguraba, *por la indignidad de mi coche*. Poco después insistía en los reparos del coche y a comienzos de agosto, comentaba que su paje *esta peor tratado que los caballos de mi coche*. El 9 de ese mes desconfiaba de recibir las guarniciones de los caballos. Por fin recibía dinero, pero con 750 reales *no ha de haber para mejorar de carneros mi coche*, (*Ibidem*, pp. 162, 163, 165, 167 y 170). En diciembre de 1622 se quejaba del precio de la paja y espetaba a Cristóbal, el administrador, *como podré sustentar un coche, y cómo podré pasar sin él*, en medio de sus constantes intentos de medro ante el privado. En julio del siguiente año, escribía al mismo, pidiéndole que considerara que con 800 reales, *ni se puede pagar casas ni vestir mi persona, ni la de dos pajes; sustentar dos criadas, tan honrada una como María Rodríguez, mantener un coche que me trae arrastrado*, (*Ibidem*, pp. 175 y 179). En febrero de 1624 se quejaba porque no tenía coche *diez días ha*, porque esperaba caballos y se lamentaba de tener la casa por *carcel* desde hacía 8 días, pues no podía salir a la calle sin carruaje. A fines de la primavera de 1625 estaba cerca de que le embargaran el coche y en junio, en medio de *la mayor necesidad y mas apretada* que había tenido en la corte, pensaba en venderlo, (*Ibidem*, pp. 187 y 193). En noviembre de ese año comentaba haber anticipado los alimentos de mes y medio para, entre otros gastos, *poder comer y reparar mi coche*, (*Ibidem*, pp. 201-202). Al año siguiente, enfermo y empobrecido, volvía a su ciudad, en todo ese tiempo había gestionado bastantes hábitos para Córdoba, pero no había logrado la pensión que esperaba. Sus quejas evidenciaban como pocos testimonios la íntima relación entre el cortesano seguro y el pretendiente perdido en la corte, abandonado a su fortuna. Para los años de Góngora en Madrid, Dámaso Alonso, *Góngora y el "Polifemo"*, Madrid, 1974, vol. I, pp. 49-56. El caso de Solís, el cronista y dramaturgo, recordaba años después al de Góngora. En junio de 1681 escribía que *las calamidades y angustias del tiempo me han obligado a deshacerme del coche y a comerme las mulas a fuer de sitiado, que no es poco asedio el de las malas cobranzas*. En octubre decía que,

La oferta que V.m. me hace de la cantidad que necesitare para poner corriente mi coche, fineza es esa de las que sólo sabe hacer Don Alonso Carnero en el mundo que se usa yo no estoy en estado de salir en coche a la calle, porque tengo muchos acreedores que harán reparo en mi si me ven con zapatos nuevos.... Si esto se cobra podre desempeñarme; y si Dios trae con bien la Flota, podré pensar en la restitucion del coche.

tratar de mostrar los mejores coches y tiros, hecho que adquiría importante relevancia en la corte, como se encargaban de mostrar los avisos. Así sucedió por ejemplo, cuando en 1625 sacó el marques de Toral *cuatro vidrios en el vehículo que fue la primera vez que se habían visto vidrieras en los coches, y la gente iba a ver cuando se quebraban con el movimiento*²⁶. El coche en fin, produjo una nueva forma de actuar del cortesano, como había producido una nueva forma de ver la corte, plena de privilegios, pero también de incomodidades²⁷. Lejos de la corte, las élites urbanas trataron de significarse también mediante el uso del vehículo, si cabe, aun más instrumento de distinción social que en ella²⁸.

Véase, Frederic Serralta, "Nueva biografía de Antonio de Solís y Rivadeneyra", *Críticon*, 34, 1986, pp. 124-125. Ambos parecían andar lejos de otro escritor, Juan Ruiz de Alarcón que llegó a ser relator en el Consejo de Indias y que disfrutó de medios al final de su vida, con coche y criados, A. Balbuena Prat, *El teatro español en su Siglo de Oro*, Barcelona, 1969, p. 229.

²⁶ *Noticias de Madrid, 1621-1627*, p. 121. Algo antes había dado que hablar don Diego de Ayala, oidor del Consejo real, que salió un día por Madrid con un coche nunca visto *con una nueva invención de un asiento en medio y unas celosías*, artificio que había sido *tan extravagante que infinidad de muchachos se andaban boquiabiertos tras el coche*. En 1633 se aseguraba de los cuatro caballos del coche del conde de Oñate que eran *el mejor tiro que se conoce en España*, B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, p. 99 y Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas...*, p. 372, respectivamente.

²⁷ Un diálogo escrito hacia 1630-1631 puede representar con gran vivacidad a este nuevo cortesano, ensalzado con su coche y al mismo tiempo preso de él y de sus incomodidades. Don Francisco y don Diego, tras una visita a la Virgen de Atocha, dejaban uno de los carruajes y se iban en el otro a gozar juntos de la tarde por el campo:

- D.D. *Sea enhorabuena, que yo no he de acudir a Palacio ni puedo tener mejor ocupacion que vrá compañía.*
 D.F. *Cochero anda por el Prado alto de San Geronimo hazia Santa Barbara, apartandote lo mas que puedas de Madrid.*
 D.D. *y poco a poco.*
 D.F. *esso haran de buena gana mis cavallos*
 D.D. *Larga carrera los queda a ellos de passeio, y a nosotros de conversacion; yo entiendo que de Madrid, lo mas gustoso es, poderse passear un amigo con otro, haziendo eleccion de caudales tan aventajados, como el vrô, de que en todas professions esta tambien asistida la Corte.*
 D.F. *Negando os la lisonja, os confieso la verdad, por que la tavaola, y la confusion de la Calle Mayor y del Prado, ya no la puedo tolerar! aquel ruydo infinito, aquellas voçes, aquella confusion, y babilonia, aquel enredarse, y detenerse los coches, es un gozo velocissimo, un atrevimiento penoso, passeando los ojos por todo, con estraña priessa, como por una açelerada apariencia, quedando a la noche molido, y la cabeza como el coche en el que voy.*
 D.D. *Yo lo tengo por rato de mucho divirtimiento, y muy gustoso, ver a Madrid abreviado en tan poco lugar, haziendo alarde de quanto tiene, ni falta la conversacion en el coche, ni la recreacion en la vista. La variedad que a vos os cansa, alegra a los demas, el estruendo lo mismo, el alboroto, la confusion tan saçonada...*

Juan de Palafox, *Discurso en dialogo del estado de Alemania...*, fs. 252r-252v.

²⁸ El diario del Merino Mayor de Zamora, Antonio Moreno de la Torre mostraba quienes eran los poseedores de coche, el conde de Castronuevo, el obispo, que tenía varios y usaba cuatro caballos, el corregidor y algunos caballeros y eclesiásticos, como un canónigo, prebendados, etc. El coche era

2. EL COCHE COMO SIMBOLO DE STATUS DE LOS PODEROSOS

Quienes escribieron sobre los coches no buscaron mostrar como estos se adecuaban a un cierto status social, pues eso era evidente a cualquier lector o espectador de la época, antes bien, lo que pretendieron fue poner en evidencia, denunciar, a quienes hacían uso del coche de forma indebida, de ahí que se pueda hablar de una importante participación de la literatura en el debate sobre el uso de los coches en Castilla²⁹. Que esto fue así, lo patentiza el hecho de que se escribieran decenas de páginas en la literatura de ficción dedicadas a mostrar el asalto al coche por parte de diversos grupos sociales y muchísimas menos a traer a los poderosos que legítimamente hacían uso del coche. No obstante esto, hay suficientes testimonios sobre el coche justo que subrayaban precisamente su papel central en la imagen pública del poderoso, concentrados además en los momentos más intensos del proceso de institucionalización de su uso.

2. 1. REYES, NOBLES, MINISTROS Y CABALLEROS EN COCHE

Ya antes de la pragmática el uso del coche entre príncipes y aristócratas había sido mayoritario en la ficción literaria³⁰, pero la institucionalización dio un

compartido entre caballeros, eclesiásticos y su uso era una suerte de acontecimiento social. Prueba de su estimación, es que el Merino no dejaba de mencionar los deseos de ir en ellos y las dificultades para conseguir uno, cfr. Lorenzo Pinar y Vasallo Toranzo, *Diario de Antonio Moreno de la Torre...*, pp. 89, 93, 95, 124, etc.

²⁹ La crítica no se dirigió a los poderosos, sino a aquellos que pretendían tener coche indebidamente, contra el que aparentaba ser lo que no era. Esa es la idea central que se puede encontrar en todos los autores del momento, a pesar de algunas lecturas superficiales. Christoph Strosetzki mantiene, analizando particularmente las comedias *Quien calla otorga* y *La huerta de Juan Fernandez*, que la crítica de Tirso al coche no es tal. Según el, Tirso va mas allá del mero tratamiento lúdico-satírico de los lugares comunes, pero la sátira y la desconstrucción de las oposiciones tópicas, (sic), representaban menos un deseo programático de cambio que el resultado de una observación de la sociedad, en la cual la oposición entre corte y campo/aldea, postulada en la novela pastoril, se había quedado anticuada. Ch. Strosetzki, „La sátira de la vida cortesana en Tirso", pp. 307 y 322-323. Pero hay que decir que Tirso tocó en sus comedias todos los tópicos del momento; habló de su extremada abundancia, de los intentos de algunos de quebrar con él el orden estamental, habló de la mujer deseosa de tenerlo, fuera para el matrimonio, fuera para el galanteo y muy característicamente trajo el coche del caballero, del soberano y del consejero, es decir, el coche justo. Tirso propuso claramente un coche justo frente a otro que no lo era, como casi todos los que tomaron parte en el debate del momento.

³⁰ Lope fue un caso paradigmático, de acuerdo a su aristocratismo ya señalado, véase Jesús Gómez, *Individuo y sociedad en las comedias (1580-1604) de Lope de Vega, passim*. Por lo

impulso cualitativo a este proceso y fue entonces cuando se mostró con más detalle que el coche era un atributo de reyes, señores, ministros y caballeros³¹, aunque más que en la literatura de ficción, la imagen de los poderosos montados en coche alcanzó verdadero relieve en las relaciones.

Junto a los reyes encarrozados con frecuencia en comedias y poemas, en los que llegaba a sacralizarse su figura³², abundaron los nobles titulados que iban

demás, esto reflejaba el hecho de que durante este tiempo en la sociedad cortesana predominaron los coches del rey. Llama no obstante la atención, la ausencia de valoraciones, de comentarios sobre este uso, tan frecuentes más tarde. Sin ánimo de ser sistemáticos, véase una selección de coches reales en comedias de Lope: *La imperial de Otón*, V, p. 504; *El rey Bamba*, V, p. 678; *Laura perseguida*, I, p. 433; *El amor desatinado*, V, p. 376; *La resistencia honrada y condesa Matilde*, VIII, p. 778; *La corona merecida*, XII, p. 613; *La hermosa Alfrede*, VI, 644; *El rústico del cielo*, XIII, p. 484; *El molino*, II, pp. 344-345; *Los locos de Valencia*, III, p. 888; *El marmol de Felisardo*, IV, p. 542; *Lucinda perseguida*, VII, pp. 500-501; *La fuerza lastimosa*, VIII, p. 318; *La tragedia del rey Don Sebastián*, VIII, p. 449; *Los torneos de Aragón*, V, p. 569, etc, etc. Véanse también Guillén de Castro, *El amor constante*, 1596-1599, pero publicada en 1608, Oleza, *Guillén de Castro. Obras completas*, Madrid, 1997, p. 74. También se decía de un cortesano exitoso:

*El llevado y el traído
al Prado de coche en coche;
el esperado de noche
y de día persuadido.*

Lope, *Las pedidas del que juega*, 1596-1603, RAE, t. VIII, p. 431. Según Morley, dudosa, nº 350.

³¹ Véase ilustración nº 6, *cortejo del duque de Segorbe embajador de Roma ante el Papa Clemente X*, 1676, BNM Inv. 15478.

³² Un romance y un villancico, que se hacían eco de la restricción de 1611, proponían al coche del rey como el más esplendoroso vehículo y como metáfora del Santísimo. Alonso de Ledesma comparaba el paseo en coche real con la ascensión a los cielos en un *Villancico en metáfora de una dama en carroza*:

*Vuestro cuerpo Virginal
sirve de carroza bella,
y vos Virgen vais en ella
a la Corte celestial.
Cuatro caballos la tiran
que son los dotes del alma,
para que lleveis la palma,
de los ángeles que os miran.*

*Esta es la carroza real
que al enemigo atropella,
tan rica, que anduvo en ella
nuestro señor natural.
Ninguno por justa ley
de tan gran exención goza,
que solo subiço en carroza
la Magestad de mi rey.
Y vos cual persona real
os concede el rey traerla,
para que subais en ella
a la corte celestial.*

en coche para separarse del pueblo y mostrar su grandeza, como explicaba Yelgo de Vázquez, quien mantenía que,

*un Grande de España, siendo un Príncipe vaya en coche, o en litera, o en silla hace muy bien: porque es Grande, y es bien que represente su grandeza, bien me parece, y a nadie puede parecer mal: lo que parece mal es, que el criado quiera andar como el señor, el merced como el Título, y el Título como el Grande, y el oficial como todos*³³.

Junto a los grandes y titulados se encochaban los altos ministros de la Monarquía, como el valido³⁴ o los presidentes de los Consejos, como el Cardenal Diego de

Alonso de Ledesma, *Tercera parte de conceptos espirituales*, 1612, BNM R 16027, f. 93. Valdivieso había escrito un *Romance al santísimo sacramento*, cfr., *Romancero espiritual*, pp. 121-123. (Véase el capítulo 2 § 4. 1. 2. El rey Sancho prometía un coche como regalo a la dama que quería esposar, Lope, *Las almenas de Toro*, 1610-1619, BAE, 197, p. 252. (Castillejo la fecha en 1610-1613, *Las cuatrocientas*, p. 89). Carlos se sorprendía de una brava carroza que oía llegar, y Félix le contestaba que *tal principe viene en ella*, Lope, *La burgalesa de Lerma*, 1613, NRAE, t. IV, p. 32. Los príncipes de cortes pasadas también habían ido en coche, según una habitual convención de genero, el anacronismo, mediante la cual, cualquier sociedad y época fueron convenientemente hispanizadas y presentizadas. Así, en tiempos de Carlomagno la condesa de Flandes usaba la litera, Felipe Godínez, *Ludovico el Piadoso*, 1613, edición de G. Vega García-Luengos, *Problemas de un dramaturgo del Siglo de Oro. Estudios sobre Felipe Godínez*, Salamanca, 1986, p. 337. El rey Sancho IV tenía también coche, Claramonte, *La estrella de Sevilla*, 1617-1620, edición de A. Rodríguez López-Vázquez, Madrid, 1991, p. 174, cierto relato de la pérdida de España traía al rey Don Rodrigo *sentado en una litera de oro de martillo, y sembradas en ella mil diferencias de piedras*, Anónimo, *Casos notables de la ciudad de Córdoba*, p. 267 y en tiempos de Alfonso X algunos personajes iban a la corte en coche, J. de Matos Fragoso, *El sabio en su retiro*, J. G. Howley, Nueva Zelanda, 1990, p. 100.

³³ M. Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a Príncipes*, fs. 78r-79r. Una relación señalaba que se gozo *la fiesta, la nobleza en coches, y el pueblo a pie*, anónimo, *Relacion de la entrada que hizo en Madrid el duque de Neoburs*, 1621, Alenda, *Relaciones*, n° 742. Estos grandes y títulos eran los que veía Rufina María con ayuda de un espejo diabólico y desde las alturas en una casa en Sevilla, pasear por la calle Mayor madrileña. Comenzaron pasando *coches, carrozas, y literas, y sillas y caballeros a caballo, y tanta diversidad de hemosuras y de galas, que parecía que se habían soltado abril y mayo y desatado las estrellas*. En cortejo impresionante aparecían el almirante de Castilla, *con tanto lucimiento de lacayos y pajes en ese coche que puede ser carroza del sol*, en la carroza que parece de la Primavera iba el conde de Oropesa, seguían en otros vehículos el conde de Lemos, el conde de Monterrey, el marqués de Alcañices, el Condestable, el duque de Híjar, el conde de Altamira, el marqués de Povar y algunos más. Otro vehículo, un coche *tan lleno, que va espumando sangre generosísima en tantos bizarros mozos*, iba ocupado por el duque del Infantado y el marqués de Almenara entre otros. En otro coche iba el duque de Pastrana con el marqués de Palacios, luego seguían otros títulos, como el príncipe de Esquilache, el conde de Alba de Liste, el marqués de Tabara, el conde de Puñonrostro, los marqueses de Malagón, Malpica y Frómista, Vélez de Guevara, *El diablo Cojuelo*, pp. 193-199.

³⁴ Como don Beltrán, que disfrutaba de la compañía del rey en su vehículo:

*Hale dado un principado
en Italia de gran renta;
con él se cubre y se asienta,
va en su coche y a su lado.*

Espinosa, presidente del de Castilla, *príncipe* que en 1619 aparecía en un vehículo, acompañado de *tanto coche y gente*³⁵. Luego venían los consejeros³⁶. Puede decirse que de aquí abajo la comedia y otras obras literarias, no concretaron más, era evidente que los coches podían estar en manos de señores, caballeros, o cortesanos en general³⁷. Con respecto a los prelados y eclesiásticos, la literatura de ficción fue muda³⁸.

Lope, *Las mudanzas de fortuna*, 1604-1607, XIV, p. 712. La misma familiaridad en otra comedia posterior en la que el rey invitaba a Otón, su privado:

*Mucho tengo que hablaros;
A fastidios del reino den reparos
Recreaciones honestas;
pongan un coche, divirtamos fiestas,
vos y yo solamente,
libres de la lisonja pretendiente.*

Tirso, *La ventura con el nombre*, III, 979.

³⁵ Tirso, *El Caballero de Gracia*, III, p. 288.

³⁶ Tirso retrataba esta alta esfera en 1612-1613, cuando el Poder invitaba a la Mudanza a un paseo en coche para ver su corte o traía al Honor esperando un coche para ir al Consejo, Tirso, *No le arriendo la ganancia*, I, pp. 652 y 656.

³⁷ Don Beltrán decía al respecto:

sepa vuesa merced que el coche es una necesidad fundada en honra, y un símbolo de ingratitud, y al cabo de poco tiempo que uno le tiene, cuanto más descuidado está se trastorna y mata al dueño. Mas que los coches no se hicieron sino para las personas reales y caballeros grandiosos y de la Cámara, que tienen con qué sustentarlos, y no para personas que dejan de comer ellos y sus familias, y venden sus haciendas para tenerlos, y no vine de otra cosa sino de infernar las almas, y son polilla de la hacienda y una segunda cruz del matrimonio.

El triunfo de los coches, p. 210. Véase el tráfago de los coches de Alejandro y sus amigos en Pedro de Castro y Anaya, *Auroras de Diana*, 1631, L. González Simón, Madrid, 1948, pp. 153-154.

³⁸ Los coches del estamento eclesiástico recibieron poca atención literaria, aunque no eran pocos, ni seguramente, austeros. Sabemos que el arzobispo de Granada para el viaje entre Ciudad Rodrigo Madrid y Granada, que realizó a fines del siglo XVII, compró en Madrid una carroza grande y una litera que costaron 20.000 reales, A. Domínguez Ortiz, *La sociedad española en el siglo XVII*, Granada, 1992, vol. II, pp. 269-273. Parecían más bien excepcionales aquellos hombres de Iglesia que como el Padre general de San Francisco iba siempre a pie con seis compañeros y *no admite coche para el buen ejemplo de su religion*, cfr. Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. II, p. 336. Pero las obras hagiográficas insistieron en esta imagen, así, el arzobispo Palafox pretendía ahorrar anualmente mil ducados anuales suprimiendo su coche, véase, González de Resende, *Vida y virtudes de don Juan de Palafox...*, 1666, cfr. Domínguez Ortiz, "Los primeros coches...", pp. 36 y 40. Otro ejemplo fue el del obispo de Guadix y Baza, fray Juan de Montalván, prelado piadoso y celoso, entregado a los pobres y del que se decía que *no tuvo coche ni calesa; a pie andava, como todos los hijos de Adán*. Mas aun, para las visitas del obispado *tenía una mulita* y los familiares *las cavallerías mayores o menores que ocurrían* y si estaba el lugar cerca *todos a pie, prelado y criados*. Semejante actitud llamaba la atención,

Causó esta novedad grande admiración en aquella ciudad y tierra, ver a su prelado caminando por el lodo y polvo, con fríos y soles; y llegaron algunos personajes a dezírselo; persuadiéndole que era decencia de la dignidad tener un coche y que en público era conveniente el que conociesen

No obstante la no demasiado frecuente aparición de alegatos a favor del coche en manos de caballeros o señores en la literatura de ficción, si es preciso señalar que el coche fue usado muy frecuentemente como elemento que identificaba a su poseedor como persona de alto status. El coche formaba parte de la vida propiamente noble, de gasto, ocio, fiestas y paseos:

*Allí caballos y luces,
allí atravesar libreas,
allí fuegos, allí coches;
todo señales de fiestas.*

....

*Llego a casa de Rufino
y hallo al entrar grande priesa
de coches, y de caballos;
unos salen y otros entran³⁹.*

El coche evidenciaba a primera vista la calidad de su poseedor⁴⁰, pero debía rodearse de un acompañamiento suntuario acorde con el status social, lo que empezaba por sus mismos tiros:

*Caballos y coches
parados enfrente,
dicen a quien pasa
quien los entretiene⁴¹.*

la distinción. Respondía con gran gracia y ayre: -Que el era obispo de Infantería, y que si era indecencia de la apostólica silla que San Pedro anduviese a pié, y sin aparato de gloria humana. O que si San Torcuato, que fue insigne martir, discípulo de San Pedro y San Pablo, que fundó aquella iglesia, la primera de España, tuvo coche? Confundíanse los persuassores, oyendo tales verdades y de boca tan limpia y hombre de tanta fama. Y si aun no se satisfacían proseguía: -¿Si tuviera coche, cómo y quando me desempeñara de las deudas? ¿Cómo pagar la pensión? ¿Y qué limosnas pudiera hacer? Esta última razón convencía que no podía tenerlo, como cosa muy clara. Pero para mi el motivo principal suyo era el no tocar en cosa de humana grandeza. Por huir de ésta, algunas vezes, unos muy ilustres caballeros que avía en Guadix, marqués de Cortes y Barcarrota, que le amavan y veneraban, le ofrecieron sus coches, siquiera en mal tiempo alguna vez; y nunca los admitió, por huir cosa de grandeza.

Fr. Diego Respeño, *Vida y virtudes del v. y ilustrissimo señor D. Fr. Juan de Montalvan obispo de Guadix y Baza, y electo de Plasencia, del orden de predicadores*, 1726, cfr. Pío Baroja, *Las formas complejas de la vida religiosa*, Madrid, 1985, pp. 466-467.

³⁹ Tirso, *Los amantes de Teruel*, 1615, I, p. 1387.

⁴⁰ La comedia concedió gran importancia a los signos sociales y entre estos, el pasar de mula a coche, que fue considerado como indicio de ascensión social, al tiempo que el coche aparecía como uno de los signos de riqueza fundamentales, J.M. Díez Borque, *Sociología de la comedia española del siglo XVII*, pp. 39 y 257.

⁴¹ Lope, *Lo cierto por lo dudoso*, 1612-1624, RAE, t. IX, p. 379.

Junto a estos, el vehículo necesitaba dependientes y criados, pues

*no es caballero ni hijodalgo el que tiene la ejecutoria en su casa y es más conocido su solar que el de Laín Calvo, si se va por su pie, y desacompañado de su familia, sino aquel que puesto en un caballo o sentado en un coche, camina rodeado de la primavera de sus pajes*⁴².

Lo más importante en cualquier caso, es que el coche acompañaba otros signos de riqueza ⁴³. No se trataba de una elección, era una obligación impuesta por la necesidad de mostrar coherencia entre el rango y la forma, como recordaba Sancho acerca de las hijas de los gobernadores, aseverando que *no han de ir solas por los caminos, sino acompañadas de carrozas y literas y de gran numero de sirvientes*⁴⁴.

⁴² Salas Barbadillo, *El caballero puntual*, 1614, en *Escritores Castellanos*, Madrid, 1909, nº 139, p. 20. Hacia 1630, un caballero decía de una dama de grandeza que *en el coche y los criados/ lo principal conocí*, Lope, *No son todos ruiseñores*, BAE, 249, p. 138. Era imprescindible el acompañamiento de lacayos y pajes cerca del coche, ya que,

*... la primera vista se lleva
la gala, no fuera malo
aviendo venido en coche
entrar a pie, y sin criados.*

Antonio de Solís, *La gitanilla de Madrid*, 1632, en M. Sánchez Regueira, *Comedias*, vol. II, p. 626..

⁴³ Los ejemplos son numerosos en comedias de esos años. Dos hermanos discutían por una hacienda que incluía camas, cofres, colgaduras, escritorios, pinturas, caballos y un coche, Lope, *El alcalde mayor*, 1597-1612, BAE, 52, p. 33. Celia, cuyo hermano quería casarla con una dote de 30.000 ducados, decía que *gracias a Dios, coche tengo*, Lope, *Santiago el Verde*, 1613, BAE, 34, p. 197. En otra comedia se apuntaba la posesión de *silla, carroza, cochero/ colgaduras, joyas, plata...*, Lope, *El desdén vengado*, 1617, BAE, 250, p. 212. Marcelo ponía *ilustre casa* y para ello mandaba hacer de inmediato *un vistoso coche*, Lope, *Novelas a Marcia Leonarda*, pp. 169-171. Celia mostraba su posición social a don Juan comentándole sus posesiones:

*Mis padres, gracias a Dios
(Bien lo sabe don Fernando),
me dajaron sangre, y renta
más de cuatro mil ducados.
Hay plata, hay joyas, vestidos,
esclavos y coche.*

Lope, *De cosario a cosario*, 1617-1619, BAE, 41, p. 490. En 1623 el valido ponía a disposición del cambista sus bienes para resarcir cierta deuda del rey: *Mi vajilla, mis caballos, escritorios, colgaduras, coches, doseles, pinturas*, Tirso, *Privar contra su gusto*, III, p. 1111. Tirso dibujaba el ambiente de una casa noble con *criadas, escuderos, coche y silla*, *El amor médico*, 1621, II, p. 970.

⁴⁴ *Don Quijote*, II, 50, p. 1044.

En algún caso, la propuesta del coche justo fue muy concreta y pegada a los debates del momento. Con las prohibiciones de Sevilla como fondo, Lope escribía dos comedias en las que plasmaba cómo y quién podía y debía usar coches. En *Servir a señor discreto*, don Pedro se enamoraba de la Sevillana Leonor y la agasajaba pretendiendo ser muy rico. En su juego intervenía profusamente el coche, como medio para alcanzar su amor y remachar su falso status social, lo que lograba inicialmente de forma exitosa, pues varios personajes de la comedia se hacían eco de sus fantasías. Sin embargo, acosado por sus promesas sin cumplir, don Pedro se veía obligado a huir y entraba bajo la protección de un poderoso personaje, el conde de Palma, al que ponía al corriente de su farsa. En la corte aparecía su amada a buscarle y ante el escándalo, el conde conseguía un hábito de caballero para don Pedro y ponía a su disposición su palacio y su carroza, para convencerla de que *es verdad cuanto decías*, de forma que entonces sí, legítimamente, podía tener coche, por ser noble. La moraleja era evidente; la nobleza de caballero le hacía acreedor de la gracia del poderoso, sustanciada en el hábito, al que iba adherido el vehículo⁴⁵. En esa misma línea iba la comedia *Los peligros de la ausencia*, obra de hacia 1613-1620, en la que el coche aparecía profusamente en manos de su protagonista, el veinticuatro sevillano don Pedro, a quien Carlos V concedía una encomienda al ir de procurador a las Cortes⁴⁶. Un caso más, aunque ya no en Sevilla, era el de Lisardo, que a través del camino legítimo de la estrechez con el privado se disponía a acrecentar su *familia y adorno* y hacerse con un coche, como le comentaba a su mujer, que en el papel de la dama consciente de su status, contestaba sorprendida:

⁴⁵ Uno de los personajes se imaginaba a don Pedro como señor de vasallos, /con carrozas y caballos, /y trescientas cosas más, Lope, *Servir a señor discreto*, 1610-1615, BAE, 250, pp. 445, 485, 489 y 490. Castillejo fecha la obra entre 1610-1612, *Las cuatrocientas...*, p. 84. Como se ha señalado, el uso del coche era uno de los testimonios que nunca faltaba en las pruebas de los caballeros, E. Postigo Castellanos, *Honor y privilegio en la Corona de Castilla...*, pp. 176 y 193. Lisón y Biedma arremetía acremente contra el caballero de ordenes militares, del que decía que *con los setecientos y veinte ducados que importa este sueldo, gozará tal vez desde la cuna, o desde el coche, de sus comodidades y mesa de sus regalos, lo que muchos no consiguen con setecientos mil sudores, hambres y peligros*, Lisón y Biedma, *El Tapaboca...*, p. 608.

⁴⁶ Lope, *Los peligros de la ausencia*, 1613-1620, BAE, 34, pp. 406-407, 413-415, 417, 418, 420 y 422. Para Morley es probable comedia de Lope, nº 330. Castillejo la fecha entre 1615-1618, *Las cuatrocientas...*, p. 102.

*¡Jesús! ¿Coche? Por tu vida,
que aun el nombre me marea.
¿Qué dirán los que supieren
que ya tenemos soberbia?*

*No hay cosa que más despierte
a la envidia y a las lenguas,
que ver que sube de un salto
la humildad a la grandeza.*

Pero muy sabiamente, añadía de inmediato,

*después tendremos lugar,
si nos diere alguna renta⁴⁷.*

El coche sólo podía venir justificado por el sobrante de una renta, pero teniendo ante todo sangre noble. Eran la proximidad al poderoso, la cercanía a la fuente de la gracia y la ocupación de altos puestos en la sociedad, la forma de alcanzar las licencias para el uso del coche, como estaba sucediendo en aquellos momentos precisamente en Castilla.

2. 2. TENSIONES EN TORNO AL USO LEGITIMO DEL COCHE

A pesar del acuerdo general de que el coche había de ser la culminación o la plasmación de un alto status y unas estrechas relaciones cortesanas, no faltaron quienes criticaron su uso también entre los que lo merecían, aunque nunca fueron críticas abundantes ni de gran calado. La mayoría de ellas fueron coetáneas del proceso de institucionalización del uso del coche⁴⁸. Fue entonces cuando diversos

⁴⁷ Lope, *La llave de la honra*, BAE, 34, p. 124.

⁴⁸ Antes de la institucionalización del uso del coche las quejas por su uso indebido por parte de personas de alto status social solo habían sido apuntes aislados. En 1556 fray Luis escribía a propósito de las literas,

Pues ¿quién será tan ingrato, o tan regalado, o tan soberbio, o tan desvergonzado, que viendo al Señor de la majestad con todos sus amigos y escogidos caminar con tanto trabajo, que quiera él ir en una litera y gastar la vida en regalos?

Poco más de una década después, se hacía eco del nuevo invento y mantenía que no había *coche ni litera como las manos de los angeles para andar en ellas*, fray Luis de Granada, *Guía de pecadores*, vol. II (edición de 1556), p. 168. Para la edición definitiva, de 1567, vol. VI, pp. 135 y 508. Cuando el número de coches aumentó y surgieron las primeras pragmáticas, la queja subió de tono. Diego de Guadix calificaba al coche de carro con el que pasearse para ir *haziendo*

autores acusaron a la nobleza de olvidarse de sus funciones, de sus deberes y dedicarse a cochar por la corte sin más objeto que la satisfacción de sus vicios, mientras faltaban en ella los sabios⁴⁹. Hubo en consonancia, una acusación general de que el uso del coche fomentaba la estulticia⁵⁰, el ocio⁵¹ y la vanidad⁵². También se recordaban los tiempos antiguos, supuestamente más ascéticos, en los que no reinaba la manía del ascenso social y la lucha por separar los estados y las calidades de forma artificial, innecesaria. Cierta sátira comenzaba,

pavonada de autoridad. También Góngora en 1588 acusaba a los ministros de encocharse vanamente, como vimos.

⁴⁹ *La nobleza rendida/solo a la sensualidad/que pasa toda la vida/coche aquí, coche acullá*, cfr. P. Pérez de la Sala, "Costumbres españolas del siglo XVII", *Revista de España*, 135, 1881, p. 339. Cristóbal de Mesa aseguraba que en la corte no se podían encontrar sabios, ni hombres de letras, sino vanos cortesanos encochados:

*En Madrid, que debiera ser Atenas,
no veréis ni Ovidio, ni un Horacio,
ni un Séneca, ni un Tulio, ni un Estacio*

...
*mas carrozas, literas, sillas, coches,
gran corte, vano estruendo, y vana pompa.*

Cristóbal de Mesa, *Eglogas y geórgicas de Virgilio*, 1618, BNM 2/ 23321, f. 150v.

⁵⁰ Así se decía que *anda en la corte/ en coches la bobería*, Tirso, *El Aquiles*, 1612, I, 1911. Alguna alusión mostraba que en el aprendizaje del nuevo cortesano el coche era un escalón más. Así, Villamediana mofándose del desconocimiento de la etiqueta cortesana que evidencia cierto caballero: *Don Rodrigo de Tapia, el tontivano,/ no acaba de saber -vana ignorancia-/ cuál sea en su coche la derecha mano*, Villamediana, *A vanas esperanzas de la corte*, *Poesía impresa completa*, p. 447. El coche se asoció a los simples, cosa superflua y vana que usaban bobos y boquirrubios:

Iban en un coche por Sevilla muchos caballeros mozos, que los más de ellos estaban en opinión de muy poco advertidos. Encontrólos cierta persona discreta, y parándose, preguntó al cochero: -Hermano, ¿a donde mudáis el Limbo?

B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, p. 95. En esa línea iban unas seguidillas recogidas en 1635: *-¿Cómo llaman los coches/ los caballeros?/ Noviciado de asnos,/ que quieren serlo*, K. Brown, "Doscientas cuarenta seguidillas antiguas", *Crítico*, 63, 1995, p. 11.

⁵¹ Hubo cierta descalificación del uso del coche por parte de poderosos o ministros desocupados. Se decía del príncipe: *antes viven los mas para otro día,/pues durmiendo la luz velan la noche;/la vida parten entre cama y coche*, Lope, *La hermosura aborrecida*, 1604-1610, BAE, 34, p. 107.

⁵² Se avisó al rico para que no cayera víctima de la vanidad,

Considere tambien el rico... que todas las vezes que alcança a ver los ricos del mundo con tanta pompa, criados, vestidos quando vea llevar essas sillas de mano con tanto aparato, y gloria, dentro de las quales van ellos señores; comience luego a prevenirse contra essa vanidad, para que no le embelesse.

Gobierno. *Dime España no te acuerdas
cuando el conde se iba a misa
sin coche.*
España. *Y aun sin camisa*⁵³.

Por otro lado, la institucionalización del uso del coche había traído más conflictos⁵⁴ y más concurrencia en la sociedad cortesana⁵⁵.

Aunque algunos consideraron el coche colmo de males de una nobleza demasiado ocupada en estas vanidades, se trató de una crítica muy excéntrica en el

Fr. Juan de Soto, *Obligaciones de todos los estados, y oficios...*, 1619, f. 138r.

⁵³ *El gobierno de España. Entretenimiento*, cfr. M. Etreros, *La sátira política en el siglo XVII*, Madrid, 1983, p. 465.

⁵⁴ Como anotaban los graciosos Celio y Carreño, comentando sobre la casa del hidalgo Lisardo:

*Casa de un hidalgo honrado
y no pobre, me parece;
buen adorno la guarnece,
sillas, pintura y estrado.
Hay coche, que es grande honrilla
del vivir deste lugar.*

Lope, *La venganza venturosa*, 1610-1615, *NRAE*, t. X, p. 205. Castillejo opina que la fecha de la comedia es 1610-1613, *Las cuatrocientas...*, p. 84. Detalles nimios traducían las fuertes tensiones sociales creadas por el uso del coche incluso entre aquellos a quienes les correspondía por su status social. Urbano ofrecía a don Pedro, el caballero desestimado por su hija doña Ana en favor de don Félix, una joya de 2000 ducados y este airado le contestaba:

*dalda a don Félix, que vendrá empeñado
de los cuatro caballos que ha comprado
y la caja del coche, que ha traído
por las ventas y aldeas más ruidos
que le diera a Sevilla en las riberas
del Betis una esquadra de galeras.*

Lope, *La villana de Getafe*, 1613, edición de J. M. Díez Borque, Madrid, 1990, pp. 144-145. Aunque don Félix era caballero con coche legítimo, la pulla muestra las susceptibilidades que podía ocasionar el tener coche.

⁵⁵ La pretensión de aparentar siempre provocaba preocupaciones, como subrayó Zabaleta, satirizando a los que querían dar coche a la dama la tarde del Sotillo y andaban *haciéndose pedazos*. Uno de estos era un caballero de Burgos que gozaba de *cumplido mayorazgo* y que había ofrecido el coche a una dama que galanteaba. Pero finalmente no se lo podía prestar porque su tío, corregidor de Madrid, lo necesitaba inexorablemente para el Sotillo, pues el suyo estaba en manos de su mujer. El joven, desesperado, salía a buscar coche a la plazuela del Ángel, donde veía uno expuesto a la venta. Negociaba con su dueño, que *le conoció la enfermedad* y daba en vendérselo *como si le vendiera la salud*, por 700 ducados. *Nadie ha cogido de repente una corona con tanto gusto como él estaba con su coche repentino*, escribía Zabaleta. Al día siguiente, el mozo tenía dos coches y ninguna liquidez por el alto precio de la compra. Vendía uno de ellos en la Puerta de Guadalajara, pero bastante desfavorablemente (250 ducados), habiendo gastado ¡4950 reales por el alquiler de un coche para una tarde! El joven vano e incauto recibía su merecido, aunque la burla se mantuviera dentro de un límite, porque era *cumplido mayorazgo*, Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 404-406.

conjunto de la literatura de masas de la época, preocupada mucho más en exaltar los valores nobiliarios que en criticarlos⁵⁶. Las críticas lanzadas contra el noble que se olvidaba de sus funciones, trastornando los valores caballerescos y aristocráticos, mostraban en realidad al noble en negativo, reforzando la imagen positiva general de esta clase social. Lo que sucedía era que las apariencias ocultaban la calidad moral de algunos de los que tenían coche⁵⁷. De esa élite irresponsable no se podían esperar los valores típicamente aristocráticos, como la liberalidad, el valor, etc, que si se encontraban en la verdadera nobleza. En esa línea se mostró a aquel que yendo en coche evidenciaba la inadecuación de su status y su conducta pública, como el rico ocioso y desconsiderado, el avariento que no daba limosna, es decir, el falso caballero alejado de los valores nobles. Antonio Enríquez Gómez dejaba dialogar así al Peregrino y al Tiempo, mientras se oía a unos pobres gritar:

Peregrino: No hay piedad en el siglo?
Tiempo: Si la hubiera
el pobre de esta suerte no anduviera.
Peregrino: Pues allí va el señor en su carroza
dorada vanidad que el siglo goza
y debe socorrerles;
*Tiempo: No puede la limosna detenerle*⁵⁸.

⁵⁶ Para la boda entre la marquesa de Priego y el conde de Feria se habían hecho grandes gastos, entre ellos *una carroza tan llena de plata, que no parecía la madera*. Antes de parir, la marquesa mandó llamar al maestro Juan de Ávila para confesarse con él. Al pasar éste por Córdoba se enteró de los lujos de la marquesa y de que había pasado por la ciudad en una carroza de plata *escandalizando que parecía gentil con tan grande gasto y aparato*. Gracias a las oraciones del religioso, la marquesa prescindió finalmente de aquel vehículo, anónimo, *Casos notables de la ciudad de Córdoba*, ca. 1618, edición de Montilla, 1982, pp. 19-20.

⁵⁷ Así se criticó que los nuevos ricos se hicieran con coche por su dinero, como espetaba el hidalgo Feliciano al marqués: *El oro, como es tan grande,/ con los grandes emparenta;/ que la sangre no se afrenta/ que el oro en sus coches ande*, Lope, *La venganza venturosa*, 1610-1615, *NRAE*, t. X, p. 195. Un personaje de Suárez de Figueroa decía que procuraba *el destierro de las calles más públicas, por no encontrar tanto indigno a caballo, tanto pícaro en coche*, *El pasajero*, vol. II, p. 290.

⁵⁸ A. Enríquez Gómez, *La culpa del primero peregrino*, 1644, BNM R 18028, pp. 34 y 49. Parecidamente, unos personajes de Zabaleta, un negociante rico y avaro, es decir otro falso noble o caballero, un colegial deudo suyo, un escribano y el sobrino de un obispo, conversaban en el vehículo. Hablaba el avaro cuando un mendigo, un veterano,

mete por el estribo en el coche un zoquete de brazo desnudo, porque lo que le faltaba se lo había llevado una bala en la guerra, y pide que le den limosna, y ninguno de los que allí van le atiende. El pobre va andando entre las dos ruedas, el rico hablando, y atendiendo los otros. Gente cruel, ¿no le daréis siquiera la limosna de despedirle? ¿No basta no socorrerle, sino hacer dél tan poco caso que

De la misma manera, otros caballeros que no eran tales, se comportaban inadecuadamente con su coche, mostrando un comportamiento poco ejemplar⁵⁹.

Pero sin duda, la contradicción más importante en relación a una nobleza representante de unos valores y la realidad de su comportamiento, fue la que subrayó aquellos años la cuestión de la inaccesibilidad del poderoso, montado en su coche, inalcanzable para el caballero, el escudero o el pretendiente que buscaban ponerse bajo su protección. Desde esa perspectiva el coche podía parecer símbolo de la prepotencia del poderoso, pero se trataba de un asunto más complejo que reflejaba la ambivalencia de la comedia ante algunas de las novedades de la corte. Como vimos, desde hacía varias décadas, las posibilidades de acceder al mayor señor de todos, el rey, habían desaparecido en la práctica de la corte y desde 1600 aproximadamente, idéntico proceso se había empezado a poner en marcha entre los grandes señores. El caballerizo y sus subordinados especialmente, acabaron por hacerle inalcanzable como mostraban las etiquetas de las casas nobles. La comedia basculó entre un ideal de nobleza accesible y distribuidora de mercedes y una realidad mucho más cerrada y distante en la que el coche jugaba un importante papel. El criado Julio regañaba a Isabel, la dama que pedía por las calles de la corte para rescatar a su marido preso en Tremecen, por no haber pedido ayuda al duque de Cea, el hijo del duque de Lerma, *que pasaba en una carroza*, reprochándole haber dejado ir su generosidad⁶⁰. Pero al mismo tiempo, se imponía el hecho real de que el acceso a los señores era cada vez más difícil, como recordaba Celia a Perol intentando que desistiera de hacerse soldado, esgrimiendo entre otras razones que a su vuelta como pretendiente había de sufrir el desprecio del cortesano cuando le encontrara,

acaso el coche saliendo,

parece que no va allí? Acompaña el coche el mendigo sin apartar los ojos de los que van dentro hasta que la desconfianza le desvía.

Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, p. 334.

⁵⁹ Solórzano traía el caso de un pobre personaje recogido con coche y llevado a la quinta de un noble para hacer chanzas con él, *Las aventuras del bachiller Trapaza*, p. 193.

⁶⁰ Lope, *Virtud, pobreza y mujer*, 1612-1615, BAE, 52, p. 222.

*decirte que bien está
estando tan mal tu panza*⁶¹.

La aristocracia cortesana limitaba las posibilidades de acceder a ella, protegida por vehículos y una amplia cohorte de criados. El coche alejaba al señor de todo aquello que no formara parte de su séquito y su casa y la comedia, ambivalente, mostraba este proceso de cierre social en el que el coche jugaba un importante papel.

Puede decirse entonces, que hubo una crítica abstracta al abuso de los coches por parte de los poderosos, hubo también una burla acerca del uso del coche por parte de los cortesanos que olvidaban los valores de la cultura aristocrático-caballeresca, hubo incluso una crítica a las nuevas formas de relaciones sociales que producía la corte en las que el coche actuaba como elemento separador, pero todos estos motivos no tuvieron la coherencia que adquirió el debate central sobre el uso del coche, que fue la crítica del que pretendía ascender socialmente. Todo aquellos elementos no dejaron de ser poco más que apuntes generales, aunque interesantes, para mostrar las diferentes valoraciones del coche en la corte. Lo verdaderamente importante en la crítica del uso del coche fue el crujió del movimiento estamental.

3. EL DEBATE SOBRE EL COCHE JUSTO Y SUS CONSECUENCIAS

Aunque desde 1611 proliferaron las críticas al abandono de la caballería debido al uso del coche, en torno al coche justo, el coche de los nobles, los ministros y los cortesanos en general, hubo un casi unánime acuerdo en que era necesario para su comodidad y para separar las diferentes calidades sociales, de forma que

⁶¹ Lope, *La discordia en los casados*, 1611, *NRAE*, t. II, p. 146. Efectivamente, si en la comedia de 1611 se vaticinaba ese porvenir, en una de 1615 hallamos que de regreso de la guerra el pobre caballero don Félix iba a la corte a pretender un hábito para poder casarse con una dama en su pueblo. Desesperado de su nulo éxito, rompía sus memoriales tras ver al rey, justamente a las puertas de palacio, y enfadado exclamaba: *Hago bien,/ porque al salir será fuerza/ que pise el Rey mis servicios,/ y de su coche las ruedas*, Lope, *El galán de la Membrilla*, 1615, *BAE*, 211, p. 324. Debió haber diversas escalas; deseoso de hablar con un poderoso sevillano, el escudero Marcos de Obregón se acercaba a su coche para abordarlo cuando este paseaba por el Corral de los Naranjos, *La vida de Marcos de Obregón*, *passim*. El embajador imperial contaba que yendo a pasear a Carabanchel vio gran cantidad de gente que iba allí a buscar pan, pues faltaba en Madrid, y contaba como una mujer se llegó a mi coche preguntando si también el Embajador de Alemania se iba a Caramanchel para el pan. *Notese el atrevimiento de las mujeres de por aca*, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting*..., vol. I, p. 60.

había que mantenerlos a toda costa pero disminuyendo el número de sus usuarios. Hubo también quienes propugnaron una eliminación total de los coches profundizando algunas de las prohibiciones y restricciones que tuvieron lugar a partir de 1611, pero sus propuestas no tuvieron el éxito que buscaban.

3. 1. LA PÉRDIDA DE LA CABALLERÍA POR EL USO DEL COCHE

A pesar de lo que se ha dicho en más de una ocasión, la vinculación del uso del coche con la pérdida de la caballería fue un tema relativamente importante. Muestra de ello es que aunque fue asunto muy repetido a lo largo del tiempo, cuando en la década de 1620 diversos autores se ocuparon con detalle del uso de los coches en Castilla, lo consideraron menos relevante que lo que para ellos era el verdadero problema, la ampliación del privilegio de su uso a capas sociales que no lo merecían. La pérdida de la caballería era un tema que venía de lejos y para el cual se habían tomado diversas medidas aunque ninguna con éxito suficiente⁶².

Sintomáticamente, la literatura apenas si se ocupó de este motivo⁶³, a pesar de que en el fondo enlazaba de forma indirecta con el usurpador que acabamos de ver. El encochado dudoso no era un verdadero caballero, se había alzado con el uso del coche sin cultivar el noble arte de la equitación, por tanto no era noble él mismo⁶⁴. El problema era que, al mismo tiempo, la extensión del uso

⁶² Ya en 1493 los Reyes Católicos habían dado una ordenanza para evitar que los habitantes del reino en edad militar vendieran sus caballos y solo mantuviesen mulas puesto que *se perdería el ejercicio militar de que en los tiempos pasados nuestra nación de España ha alcanzado gran fama e loor*, Domínguez Casas, *Arte y etiqueta en los Reyes Católicos*, p. 241.

⁶³ Amezúa mantuvo que la principal objeción al uso de los coches en la época fue que con su uso andaba muy decaída la caballería en España, motivo repetidísimo entonces por cuantos tocaron este tema, decía, lo cual es inexacto, como se aprecia en nuestro corpus, *Lope de vega en sus cartas*, p. 443. Lee Kennedy recordaba que en torno a 1620 diversos escritores como Barbadillo, López de Figueroa, etc, clamaron contra el lujo y contra la afeminación de la juventud por ir en coche, "The Madrid of 1617-23. Certain aspects of social, moral, and educational reform", *Estudios hispánicos. Homenaje a Archer M. Huntington*, 1952, pp. 287-289 y 291.

⁶⁴ El nuncio traía en 1594 a esos falsos caballeros que tanto abundaban en Madrid,

los caballeros, que no van nunca a caballo y alguna vez en carroza, llevan tras de sí una caterva de pajes y dos espadachines, que llaman lacayos, no pudiendo llevar mas por la pragmática, y los grandes llevan cuatro, que en esto se diferencian de los otros.

del coche estaba conduciendo a que verdaderos caballeros dejaran de serlo por olvidar el montar a caballo. Así, mientras los diversos reformadores sociales que trataron del uso del coche no dejaron de referirse a sus prejuicios para la conservación de la caballería, la ficción literaria se ocupó sólo de subrayar los intereses del grupo dominante en sus intentos de justificar el monopolio del coche en su beneficio. Este grupo no se veía reflejado en aquellos falsos caballeros encochados que no sabían ir a caballo, pero se sentía amenazado en su privilegio por aquellos que pretendían salir de su esfera y encocharse⁶⁵. Con todo, es probable que en la nobleza el uso del coche fuera a la larga en detrimento del hábito de andar a caballo, aunque no podemos estimar en qué medida⁶⁶.

El abandono de la caballería estaba muy en relación con la creencia de que el uso del coche afeminaba a los hombres. Se quejaron de esos peligros Horozco y después Pineda, pero no fue hasta décadas más tarde que se volvió a él. Cervantes aseguró en uno de sus entremeses que debido al uso de los coches andaba *muy decaída la caballería en España, porque se empanaban diez o doce caballeros mozos en un coche y azotaban las calles de noche y día, sin acordarseles que había caballos y jineta en el mundo*. Mantenía que si se les quitaba esa comodidad volverían *al ejercicio de la caballería, con quien sus antepasados se honraron*⁶⁷. Tirso hacía referencia en 1614 a esa pérdida de la caballería y a que los coches volvían medio mujeres a los hombres:

*Chinchilla. Mandan que todos los hombres
que de cincuenta no pasan,
cuando en coches anduvieren
no puedan llevar espadas.*

⁶⁵ Todavía recordaba Brochero en 1626 la anécdota del duque de Braganza que decía *que a los cavallos avia criado Dios para el hombre, y a los coches avian inventado los hombres para las mugeres*, Brochero, *Discurso*, f. 26r. El conde de Palma ejemplificaba el apego a las caballerías y la falta de hábito en el uso del vehículo, pues viajando en coche cogía un macho pequeño de alquiler para descansar, B. Chenot y M. Chevalier, *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, p. 71.

⁶⁶ En 1656, el caballo del conde de Peñaranda *le echo por las orejas, y a no hallarse tan rodeado de criados, que le recogieron en los brazos, se tiene por cierto que acabara con el*. Barrionuevo comentaba con sorna que el animal había debido de *enfadarse de verle andar siempre en silla de manos como dama, como hacen otros muchos, y desechó la carga facilmente, por hallarse poco fuerte de piernas, aunque con hartas manos*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 9. Recuérdese que el conde de Pötting comentaba al respecto del andar en ambas sillas, *no ser muy cursado en esta profession*, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. II, p. 232.

⁶⁷ Cervantes, *El vizcaíno fingido*, J. Canavaggio, *Entremeses*, Madrid, 1988, p. 100.

Don Rodrigo. ¿porqué?
 Chinchilla. Danlos por enfermos,
 y quieren por esta causa
 que se entienda andar en coche
 lo mismo que andar con vendas.
 Han replicado los mozos
 que como ha tanto que andan
 en coches, no tienen uso
 de caballos...⁶⁸

Suárez de Figueroa acusaba a la nobleza acomodada de haber olvidado sus funciones guerreras, debido al uso del coche: *mas tú, indigno de la vida que gozas, ¿qué pretendes metido en un coche, rodeado de cortinas, sobre cojines de terciopelo?*⁶⁹. Fuera de estos ejemplos, significativamente de los años posteriores a la pragmática que prohibía a los jóvenes ir en coche o de época de las reformas de Felipe IV, no abundó en la literatura de ficción la queja acerca del abandono de la caballería o de las armas debido a su uso⁷⁰.

Sin embargo, en otros ámbitos fueron muchos los que criticaron a aquellos que desdecían de su masculinidad y olvidaban sus deberes como caballeros. El afeminamiento por ir en coche y la consecuente pérdida de la caballería se había

⁶⁸ Tirso, *Quien calla otorga*, I, p. 1421. Tirso insistía en el tema en 1626, escribiendo que los españoles no habían salido de la blandura en la que se hallaban sumidos, *No hay peor sordo*, III, p. 1018.

⁶⁹ C. Suárez de Figueroa, *El pasajero*, vol. II, pp. 398-399.

⁷⁰ En el entremés *El comisario contra los malos gustos*, publicado en 1622 por Barbadillo, aparecía Don Teodoro, prototipo del caballero ocioso y vano, que gustaba de andar en coche y silla, porque tenía *pocas luces de jinete*, Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses...*, T. I. p. 261. El soldado quejoso acusaba a los letrados, mecidos en la molición de la corte, de ir en coche en vez de a caballo, pero no a la nobleza,

*Vengan a la guerra un poco
 los que por allá se quejan,
 sabrán lo que es calor y frío
 cuando abrasa y cuando hiela.
 ¡No aprendiera yo en mi patria
 estas que se llaman letras,
 que se estudian en la cama
 y en los coches se pasean*

Lope, *El Brasil restituido*, 1625, BAE, 233, p. 263. Quevedo narraba la decadencia de un caballo napolitano que experimentaba una doble metamorfosis, pasando de encarnar las batallas navales del duque de Osuna, virrey de Nápoles, a estar ocupado en tirar de un coche, metaforizando en el panegírico la actitud de Pedro Girón, el virrey, y por contraste, el comportamiento de sus sucesores en el virreinato, que recorrían Nápoles en carroza, a diferencia de su antecesor que lo hacía a caballo, *La Hora de Todos y la Fortuna con seso*, p. 241.

tratado por los procuradores en Cortes, fue discutido en juntas y Consejos y sobre todo, fue traído y llevado por escritores y moralistas como Prudencio de Sandoval, Yelgo de Vázquez, Fernández de Andrada, Vargas Machuca, Bello Hurtado, Francisco Porcel, Lisón y Biedma, Brochero, Navarrete, Saavedra Fajardo, Marqués de Careaga, Alonso Carranza, Francisco Cascales, Tomás Ramón o el Conde-duque de Olivares. En todos ellos la pérdida de la caballería era un problema subordinado a la enorme abundancia de coches⁷¹. Sandoval por ejemplo, recordaba como a mediados de los años 1530 el Emperador había prohibido se usaran mulas de silla en las Cortes de Madrid, para aumentar el número de caballos, pero a principios del Seiscientos, el panorama había empeorado porque *en estos miserables tiempos*, los caballeros no lo guardaban, usando *como flacas mujeres, tanto los coches, carrozas, sillas y otros regalos y galas, que cierto debemos temer no sea el tiempo con que Dios amenaza que castigará a su pueblo, dandoles príncipes como mujeres*. Añadía que era sabido que así estaban *los robustísimos godos cuando se perdió España*⁷². Pero la mayor parte de las críticas vinieron después, a partir de 1611, cuando la presión sobre el coche era tanta que se creyó de veras que se olvidaba el ir a caballo. Yelgo de Vázquez se quejaba amargamente de que el uso del coche afeminaba a la nobleza, aunque el mismo era consciente de que separaba a los grandes y títulos de otras capas sociales, de ahí que el mejor remedio fuera restringir su uso, para que los jóvenes aprendieran las artes ecuestres y pudieran seguir llamándose caballeros:

ya mas se trata de andar en coches, y de hacerlo con pesebrón, para que se extiendan las piemas, que no de hacer un estribo para abrir las hijadas a un caballo: mas se trata de hacer un coche aforrado de terciopelo, para que en prestándolo a unas damas, se vaya señoreando con ellas al estribo del coche, que no de hecer una suerte con un toro para romper una lanza a caballo, no hay cosa que mas bien me parezca como ver un hombre a caballo, y no verlos en los coches que no parecen en mi conciencia sino hombres impedidos: pardiez, todo lo que parece bien una mujer en un

⁷¹ Mateo Alemán había escrito antes de que el coche se convirtiera en un elemento tan común que *en toda la mayor parte del Andalucía, como Sevilla, Cordoba, Jerez de la Frontera, sacan los niños —como dicen— de las cunas a los caballos, de la manera que se acostumbra en otras partes darselos de caña. Y es cosa de admiracion ver en tan tiernas edades tan duros aceros y tanta destreza, porque hacerles mal tienen por su ordinarios ejercicio*, Guzmán de Alfarache, pp. 220-221.

⁷² Fr. Prudencio de Sandoval, *Historia de la vida y hechos del Emperador Carlos V*, 1604-1606, BAE, 81, p. 463.

*coche, me parece de mal un hombre en él, porque un hombre en un coche, qué ha de ser sino medio mujer: que quiera un hombre andar en una funda de mujeres, que así les llamo yo a los coches, siendo caballero, que los que no tienen obligación de andar a caballo, no lo anden, porque sus padres no lo anduvieron, bien esta. Pero que la flor de España, y del suelo quieran dejar los caballos por ir en los huecos de unas tumbas, mal lo hacen, que si eso fuese una vez de cuando en cuando a una necesidad, o porque llueve, vaya: pero que de ordinario se halla de andar en coches, y siendo caballeros mozos, no se que diga, sino que quieren perder el ser que Dios les dio*⁷³.

La prohibición de que los mozos fueran en coche también fue defendida por un profesional de la caballería como Fernández de Andrada que, en 1616, consideraba muy conveniente además que el rey mostrara afición como su padre y abuelo a ese ejercicio, honrando con hábitos y proveyendo a los caballeros en oficios, pues eran

*la mejor, y mas principal parte de la defensa del reino, y con la que se estara mas seguro. Y aunque el favor, y merced que el Rey se sirviera de hazer a este noble exercicio, bastara para que el intento se consiga, todavia sera muy a proposito que se mande que los cavalleros moços, se abstengan de andar en coches, y que de todo punto se prohiba andar en machos y mulas, que son las cosas que grandemente impiden el uso y exercicio de los cavallos*⁷⁴.

Vargas Machuca, otro defensor de la caballería también criticaba el uso del coche que debía en su opinión ser abandonado⁷⁵. En 1621 hubo nuevas

⁷³ Yeigo de Vázquez, *Estilo de servir a Príncipes...*, fs. 78r-79r. El pesebrón era un *assiento baxo en el coche para estender las piernas*, llamado así por la semejanza con el pesebre, según Covarrubias, *Tesoro*. El diccionario de *Autoridades* daba al pesebrón un matiz distinto: *el pavimento del coche, donde se ponen los pies*

⁷⁴ P. Fernández de Andrada, *Terceros discursos del Maestro de la cavalleria*, 1616, BNM R 4977, fs. 8r-8v.

⁷⁵ En la dedicatoria escrita no muy galanamente, por el conde de Siruela, del libro de Vargas Machuca, *Teórica y ejercicios de la jineta*, podía leerse:

Por el uso de los coches de manera que se ha hecho costûbre q'es la causa de estar olvidado el entender y exercitarse en los cavallos: ocupacion tan loable, dexada y menospreciada tanto como se ve, me ha parecido por importar al servicio de V.A. admitir lo que podria desterrar del gusto, ocupar las calles con tantos coches...

Bernardo de Vargas Machuca, *Teorica y ejercicios de la gineta, primores secretos y advertencias della, y enfermedades de un cavallo, su curacion y beneficio*, 1619, BNM R 7830, s.f. R. Lee Kennedy señalaba que Vargas Machuca escribió dos años después un *Compendio y doctrina nueva de la gineta*, en los que se lamentaba que la juventud fuera la mayor parte del tiempo encochada y aseveraba que ese ejercicio debería en nuestros infelices tiempos ser abandonado e incluso despreciado, "The Madrid of 1617-23...", p. 286.

aportaciones al tema salidas del debate granadino. Entonces, Lisón y Biedma, Bello Hurtado y Francisco Porcel se hicieron eco de la cuestión que, adquiría en Granada bastante gravedad por la cercanía de las costas atacadas por piratas. Bello Hurtado denunciaba que el progresivo abandono de la caballería era correlativo al aumento del uso de los coches. En su opinión faltaba la cría de caballos porque *antes que usaran los coches, el mas moderado caudal criaba 2 y 4 potros, y lo hacian trato y granjeria, pero como se había abandonado su uso, no hay caballero mozo (o muy pocos) que se aficione a andar a caballo, ni hacerle mal, y en ocasiones de unas fiestas faltan caballos para hacerlas*. Aun más, si los caballos se traían de fuera, *cosa tan mal parecida de ciudad que daba caballos a todo el Reino*, sucedía que *pocos hombres mozos pueden subir a caballo por falta de uso y disciplina*. Lisón y Biedma por su parte, mantenía que los coches provocaban en Granada grandes daños porque el reino tenía muchos lugares de costa y *cada día se ofrecen rebatos, y es necessario que haya cavallos, y que los Cavalleros y ciudadanos se exerciten en la Gineta*, pero esto había dejado de practicarse porque *antes se entran en un coche seys y ocho, y por esta causa no tienen cavallos, ni se pueden exercitar*. Además de perderse *exercicio tan necessario, loado, y conservado de las antiguedades*, se perdía la casta de los caballos porque todos eran *rocines de coches*⁷⁶. Opinión diferente mantenía Francisco Porcel, para quien todos estos argumentos eran falsos. Porcel reconocía que era lugar común que debido al vicio de andar en ellos, *los hombres no exercitan el montar a caballo y que usándose tantos en los coches casi no se hallan buenos para fiestas, y actos publicos, con que se va perdiendo la raça*. Pero esto no era cierto,

porque ay oy el doble cavallos de fiestas que agora veynte años, que el no hazerse con la facilidad que solia, nace de la vanidad que a crecido en los hombres, pues el que se contentava en aquellos tiempos con un Cavallo

⁷⁶ BNM Mss. 18400/7. Muy similarmente, en junio de 1622, escribía que los coches eran,

causa de yrse acabando el exercicio de la gineta, tan loable y necessaria, y los que han de andar a caballo estan mas exercitados, a entrar seis, u ocho en un coche, y passearse hablando con mugeres, que en saber este exercicio. Y se dexa entender, Señor, quan diferentes animos, y disposiciones se engendraran en los Cavalleros y gente moça, criandose con el exercicio de andar a caballo, que no mostrados desde la niñez a no salir de un coche, que tantos vicios acarrea, y son causa se vaya acabando la casta de los buenos cavallos.

quiere en estos quatro, o seis, y otros tantos lacayos, y libreas con que no ay conformidad para hazerlas como solian.

Además el caballero que es *inclinado a hazer mal a cavallo aunque tenga Coche, le tiene y todos mas armados para la ocasion de guerra, pues son de provecho, y los de rua no mas que para las burlas.* El hecho de que se perdiera la raza, no venía de los coches porque en ellos no se utilizaban más que *Rocines sin esperanza de poder ser buenos si no de las vejaciones que se hazen a los labradores, y de echarse por Padres con favores, y particulares fines el deshecho, y dexando a letra vista muy buenos Cavallos que pudieran serlo*⁷⁷.

Pocos años más tarde, opinaron al respecto todos los arbitristas que trataron de los coches (véase *infra*), manteniendo en general, que había que potenciar la caballería disminuyendo su número. Tras estos, todavía algún autor insistió en esta cuestión, como Marqués de Careaga, que aseguró que Aristodemo, tirano de Cumas, deseoso de enflaquecer el valor de los ciudadanos *para que la nobleza en ningun tiempo tubiesse brios para sacudir del cuello el yugo de la tiranica servidumbre* quitó a la juventud las escuelas de armas y caballería, introdujo nuevas modas en los trajes, el cabello, les obligó a dejar los instrumentos bélicos y habituarse a los de música, introdujo nuevas telas y para que *andando desencubiertos a las inclemencias de los tiempos, no se hiciessen roburtos i fuertes: les introduxo el uso de los coches, literas i sillas de manos*⁷⁸. El conde duque de Olivares vinculaba la prohibición del uso del coche al aumento de la cría de caballos, porque

quitarlos o minorarlos es medio para la cría y de lo que más la puede recobrar, y en este punto hay poco que especular, pues con los privilegios se adelantará, y cortado la mezcla del garañon y yegua, cosa que a mi juicio es preciso al remedio della, e igualmente a mi parecer facil.

En su opinión el uso de los coches es *dañosísimo, así para la casta como también para la crianza y la juventud* e interfería notablemente en sus planes para mejorar

⁷⁷ Francisco Porcel, *Pide el bulgo no aya coches*, AGS Patronato Real 15/6.

⁷⁸ Gutierre Marqués de Careaga, *Invectiva en discursos apologéticos contra el abuso publico de las quedejas*, 1637, BNM 2/ 58578, fs. 10r-10v.

la formación y la disciplina de los jóvenes nobles⁷⁹. A pesar de ello, no parece que se actuara en ese sentido y desde 1640 o poco después, nadie se preocupó más de que el coche hiciera disminuir la caballería, que estaba en decadencia franca. Diego de Saavedra Fajardo escribió todavía que los españoles estimaban mas los caballos buenos para la guerra *que su misma sangre*, pero no dejó de añadir que esta estimación *se va perdiendo por la comodidad de los coches, permitidos por los Romanos solamente a los Senadores y Matronas*⁸⁰.

Las críticas a la pérdida de la caballería coincidieron con el paulatino declive del poderío militar español, una vez definitivo este, se dejó de temer por aquella. En realidad, la pérdida de la caballería era un problema que tenía más causas que la extensión del uso del coche. Es cierto que el prototipo del cortesano contribuyó a arrumbar al del caballero, entre otras razones porque aquel dejó de ir a caballo, ese hecho es indudable, pero no lo es menos que en la sociedad en general, los valores caballerescos tenían cada vez menos atractivo. Significativamente, en 1619, cuando se dio licencia a quienes labraran 25 fanegas para llevar coche de mulas, se dio fin a la institución de los caballeros de cuantía. Pero aunque el uso del coche contribuyera al olvido de las practicas caballerescas y afectara en una forma que desconocemos a la cría de caballos, el centro del debate sobre el uso del coche, no era prohibirlo para aumentar la caballería, era decidir quien podía hacer uso de él.

3. 2. LA CRÍTICA ARBITRISTA DEL USO DEL COCHE

Casi culminada la institucionalización del coche y poco después de haber tenido lugar las prohibiciones de Sevilla, Granada, Málaga y Vitoria, aparecieron por primera vez en Castilla una serie de comentarios dirigidos a echar cierta luz sobre quien podía usar coches. Fernández de Navarrete, Luis Brochero, Francisco Cascales, Tomás Ramón y Alonso Carranza, entre otros, dieron en sus opúsculos, memoriales, cartas y libros, forma teórica a lo que la praxis de la economía de la gracia venía llevando a cabo desde 1611. Estas opiniones, en

⁷⁹ J. H. Elliot y J. F. de la Peña, *Memoriales y cartas del conde duque de Olivares*, vol. II, pp. 161-162.

⁸⁰ Saavedra Fajardo, *Idea de un príncipe político cristiano representada en cien empresas*, 1640, edición de A. González Palencia, *Obras completas*, Madrid, 1946, p. 586, empresa LXXXII. ¿Se

general poco originales, eran deudoras por una parte, de las corrientes arbitristas que se desarrollaban en Castilla desde comienzos de siglo y por otra, de la importante renovación historiográfica de la época.

Desde 1600 se extendía en la Monarquía una conciencia de crisis⁸¹. Algunos autores habían captado ya en el siglo anterior las consecuencias de que los españoles abandonaran las actividades productivas y compraran en el extranjero, despreciando el trabajo y buscando el vivir de rentas. A partir de 1600 y sobre todo de 1619, ya fuera mediante el fomento de la ganadería, la agricultura o la industria, los arbitristas preconizaron una solución a la falta de productividad de España. Muchos de ellos, convencidos de la necesidad de propiciar el crecimiento económico, mantenían que era necesario eliminar una serie de obstáculos que se interponían para salir de la crisis, algunos derivados del mal gobierno, como la legislación o el sistema fiscal, otros de la mentalidad aristocratizante, como el ocio, el vivir de las rentas no fruto del trabajo, el excesivo número de oficios improductivos, la acumulación de la población en la corte y, en ocasiones, el lujo⁸².

Desde su naturalización en la corte, pero sobre todo desde su institucionalización, nadie dudaba de que los coches eran uno de los más importantes elementos del gasto suntuario. Sin embargo, la condena del lujo, no siempre condujo a la condena concreta de los coches⁸³. En general, para casi todos estos autores el gasto de los coches era excesivo, pero sobre todo cuando dejaban de estar monopolizados por un específico grupo social, el de los cortesanos. Por lo demás, nadie demostró que efectivamente, el uso de los

acordaba don Diego de que le había sido concedida licencia de coche de dos caballos en su calidad de auditor del cardenal Borja? consulta del 4-VII-1622, AHN Consejos Leg. 4422/155.

⁸¹ J. A. Maravall, "Interpretaciones de la crisis social del siglo XVII por los escritores de la época", en P. M. Piñero Ramírez y R. Reyes Cano, *Seis lecciones sobre la España de los Siglos de Oro. (Literatura e Historia) Homenaje a Marcel Bataillon*, Sevilla, 1981, pp. 118, 133-157.

⁸² L. Perdices de Blas y J. Reeder, *El mercantilismo. Política económica y estado nacional*, Madrid, 1998, pp. 71, 74-75, 85 y 93.

⁸³ Domínguez Ortiz señaló que no era uno de los temas de mayoritario interés, pero tampoco infrecuente, Domínguez Ortiz, "Los primeros coches...", p. 36. Un personaje como Pedro de Valencia, autor de un *Discurso contra la ociosidad*, escrito en Madrid nada mas comenzar 1608, no tocaba el asunto, mientras esos mismos días se oía en las Cortes que los coches eran *una de las cosas que mas importa a todo el reino y a esta Corte* o se insistía en la gran cantidad como hay de coches, *teniéndoles muchas personas sin que lo lleve su posibilidad y hacienda, y otros inconvenientes que resultan dignos de remedio....* cfr. Cortes, vol. XXIII, p. 613, vol. XXIV, pp. 102-

coches fuera tan nefasto. El consumo suntuario y la competencia por el prestigio, eran vistas por los arbitristas como causas desencadenantes de la ruina de la Monarquía y de la quiebra de las haciendas ya que producía una continua riada de metales preciosos para pagar los gastos superfluos en mercaderías extranjeras. En el centro de la cuestión, como explicó Álvarez-Ossorio, estaba el hecho de que la nobleza trataba de mantener la distinción exterior basada en el consumo suntuario, en un proceso de huida hacia adelante en el que buscaba nuevos espacios del lujo. La agudización de la competencia por el prestigio podía provocar la ruina económica de aquellos incapaces de mantener el nivel de gasto que fijaba el decoro y la aceleración de la circulación de élites. Para impedir o ralentizar la marcha de esta espiral que trastornaba el orden estamental, estos autores clamaron por leyes suntuarias más estrictas o por su verdadero cumplimiento⁸⁴.

Pero no fue sólo la conciencia de crisis económica la que llevó a analizar el uso de los coches y sus consecuencias. También desde una perspectiva histórica diversos autores trataron de entender por que se extendían tanto los coches y con qué riesgos. Esta búsqueda entroncaba con la eclosión de géneros nuevos en la producción historiográfica y con una general avidez de conocimiento del pasado⁸⁵, que llevó a interesarse por la misma historia de los coches⁸⁶. En general, la

103 y Pedro de Valencia, *Discurso contra la ociosidad*, 1608, en J. L. Paradinas Fuentes y R. González Cañal, *Obras completas*, León, 1994, vol. IV/1, pp. 159-172.

⁸⁴ Álvarez-Ossorio Alvarino, "Leyes suntuarias y circulación de élites...", p. 270.

⁸⁵ J. Cepeda Adán, *La historiografía*, en RMP, *Historia de España, El siglo del Quijote (1580-1680)*, vol. I, pp. 529, 571 y 591 y ss.

⁸⁶ Varios autores se embarcaron en una investigación histórica y filológica que pretendía dilucidar el origen de los coches. Cascales escribió sobre su uso entre griegos y romanos, pero fueron Navarrete y Brochero los primeros autores que escribieron en Castilla una historia de los coches en la Antigüedad. Esta conciencia de novedad estaba bien clara en ambos, pero sobre todo en Brochero, quien justificaba el interés de la cuestión al inicio de su libro, asegurando que entre los temas que se discutían en conversaciones o academias, no era la menos habitual la del uso de los coches, aunque al mismo tiempo aseguraba que era un tema hartamente estéril, Brochero, *Discurso*, fs. 1r y 60r. Tanto Brochero como Navarrete mencionaron sus obras históricas. El primero decía tener *casi expuesto a umbrales de la estampa un libro, en que copiosamente disputo de los generos de Carros antiguos, de su origen, uso, y formas*, libro del que el *Discurso problemático* era precursor. En la dedicatoria al licenciado Duarte Pereyra de Tovar, canónigo de la iglesia de Sevilla, decía haber dispuesto su obra *a mandatos suyos... como apendiz de mi historia de los Coches, que ya en ultima mano solo espera la de la prensa*, cfr. *Discurso, Dedicatoria*, III y f. 1. Navarrete por su parte, remitía a quien gustara de *disparates poéticos y a ostentación de letras humanas*, a un *papel manuscrito, donde con mayor latitud trato todo lo concerniente al costoso y perjudicial uso de los coches*, *Conservación*, p. 303. Las inéditas y hoy desconocidas obritas de Navarrete y Brochero eran pruebas del interés que suscitaban los coches a todos los niveles. Podían emparentarse con

conciencia del cambio histórico y la caída de los imperios, llevó al análisis de la decadencia de Roma y a establecer paralelismos con la decadencia española. Los españoles atribulados de 1620 que se consideraron con frecuencia una segunda Roma, descubrían que los coches también habían sido un problema para los romanos de siglos atrás, contribuyendo con la corrupción de las costumbres a su decadencia y no dejaban de preguntarse si en sus días jugaban los coches papel parecido. La respuesta era afirmativa y de resultas de ella, se imponían las reformas⁸⁷. La historia y la filología estuvieron al servicio de una visión muy restrictiva del uso de los coches que abogó por eliminar a amplios sectores sociales de él.

Estas críticas arbitristas trufadas de argumentos históricos fueron escritas en un breve plazo entre 1621 y 1626. Los *Discursos* de Navarrete se publicaron en 1621, en 1622 se escribió el memorial de Carranza, en 1623 o poco después, debió escribir Tomás Remón, mientras que la *Conservación de monarquías* de Navarrete y el *Discurso* de Brochero se publicaron ambos en 1626, año en el que se aprobaron también las *Cartas* de Cascales, compuestas quizás algo antes⁸⁸.

3. 2. 1. El memorial del licenciado Alonso Carranza

En su memorial de principios de 1622, el licenciado Alonso Carranza defendía que los abogados de los consejos del rey pudieran llevar coche y fundamentaba su petición, recurriendo a un repaso histórico de las fuentes sobre los coches en la antigüedad romana. De todas las aportaciones de estos años, la

la erudita y pionera obra de Pirro Ligorio sobre los carruajes de los antiguos, obra que permaneció inédita casi un siglo, *De vehiculis antiquorum. Diatriba, Excerpta Ex libris ejus de Familiis Romanis. Nunquam ante publicata. Primus edidit, Notisq. necessariis instruxit, Joannes Schefferus Argentoratensis*. Escrito antes de 1583, se imprimió por vez primera en Frankfurt junto a la obra de Joannis Schefferi, *De Re vehiculari veterum libri duo*, 1671, WLBS, Alert. qt 1070, pp. 369-412. (Hay ejemplares de la obra de Scheffer en la Biblioteca Universitaria de Valencia, Y-5/74 y Y-50/42). Para Ligorio, Robert W. Gaston (ed.), *Pirro Ligorio artist and antiquarian*, Florencia, 1988.

⁸⁷ Había desde tiempo atrás una fuerte tradición de crítica de las costumbres que hacía de la contraposición entre el presente y el pasado uno de sus elementos de análisis y una de sus armas dialécticas. Esta contraposición servía para contrastar una conducta y una ética pasadas con una situación de desenfreno muy superior a las habidas anteriormente, L. Rodríguez Cacho, *Pecados sociales y literatura satírica...*, pp. 104-106. Para el discurso sobre la moda, véase, M. Grazia Profeti, „Storia de O. Sistema della moda e scrittura sulla moda nella Spagna del Secolo d'Oro“, G. Calabró (Coord.), *Identità e metamorfosi del barocco ispanico*, Napoli, 1987, pp. 124-126.

⁸⁸ Parecen haber sido escritas entre 1614 y 1626 Justo García Soriano, *El humanista Francisco Cascales. Su vida y sus obras. Estudio biográfico, bibliográfico y crítico*, Madrid, 1924, p. 134n.

de Carranza fue la única que abogó por ampliar el número de encochados de la corte, aunque siempre dentro de unos límites, y que mantuvo que el gasto del coche era positivo para el reino en general⁸⁹.

Carranza justificaba la pragmática de 1611 causada del exceso y demasia de algunas personas que tenían y sustentaban coches, por medios, o para fines indevidos y dirigida a refrenar la prodiga osadía de los que se encargaban de semejante carga y costa, desigual a sus hombros, y sustancia. La reforma había cumplido su efecto y por ello se dieron licencias inmediatamente para poder usar coches de dos caballos, licencias que según Carranza, no sólo no iban contra la ley, sino que con ellas se dejó la puerta abierta para que las personas en quien cessasse la razón de la prohibición, la pudiesen pedir, y obtener, como en efecto sucedió, dándose entre otros a los abogados de los Consejos que las pidieron. Basándose en aquel caso, otros piden y suplican a V.M. lo mismo en la reformation

⁸⁹ Alonso Carranza, Señor, *La Premática del Rey don Felipe III...*, s.a. (pero 1622), BNM VE 28-12. G. de Amezúa fechó el memorial sin mayor precisión hacia 1635, *Lope de Vega en sus cartas*, Madrid, 1935, p. 443. Sin embargo fue compuesto en 1622 a la luz de los datos que siguen. El 8 de febrero de 1622 la Cámara recordó al monarca la consulta del día 5 de ese mes en la que se concedía licencia para coche de dos caballos al licenciado Bravo, en consideración de sus achaques y en la que el rey había anotado que *porq los demas Relatores querran tambien que se haga lo mismo con ellos, me avisareis lo que en esto se os offreçiere*. La Cámara contestaba que había procurado excusar la consulta de licencias de coches en común a relatores y abogados por el perjuicio que tiene esta generalidad,

siendo assi que no concurren en todos igualm.te la calidad, letras, caudal, y necesidad de andar en ellos, y otras causas a que se va attendiendo, y assi se hace Juyçio de cada uno en particular miradas las partes que en el concurren, y conforme a esso se consulta, que es lo que se debe haçer para que las liçençias que se dieren tengan la debida proporçion, y lo mismo me pareçe ahora quanto a los demas Relatores, porque la mrd q VMd ha hecho al Liçendº Bravo, tiene consideraçion a sus achaques, y es bien que con los demas se tenga atencion a las causas que debieren concurrir en cada uno, para darsele en particular esta liçençia.

El rey contestaba que estaba bien que por los Relatores que tuvieran causas se consulten liçençias y lo mismo por los Abogados y que ya que la Cámara mira con tanto cuydado las personas por quien me cons.^{ta} estas liçençias se podran dar a los que en las dos ultimas consultas q me hizo fueron negadas, AHN Consejos Leg. 4422/30. Las personas a las que se había negado licencia en las dos últimas consultas eran precisamente relatores y abogados, entre ellos el mismo Carranza. Sólo conocemos la última de las dos consultas a las que se refería el rey, pues la primera había tenido lugar en 1621 y no hay documentación de ese año. En ella se consultaron las licencias para el doctor don Juan Osorio, abogado; el licenciado Alonso Carranza, abogado; el licenciado Diego Bravo relator; el licenciado Duarte Navarro relator también; el licenciado Gaspar de Morales relator de Hacienda; el licenciado Juan Velásquez relator del Consejo de Indias; el doctor Tomas de Carlebal relator de Indias y Juan de Jerez escribano de la Cámara, consulta del 16-1-1622, Leg. 4422/7. El memorial de Carranza debió por tanto ser escrito por estas fechas. Además de lograr el éxito, el memorial tuvo cierta difusión, pues fue mencionado por Castro y Aguila en su *Antídoto y remedio único de daños públicos. Conservación y restauración de monarchias*, 1649, BNM 2/15691, f. 104v. El comentario de Carranza acerca de que había pragmáticas por ese tiempo, coincidía por lo demás con los rumores de reforma que hubo entre abril de 1621 y abril de 1622, atestiguados por Almansa y Mendoza.

presente, fundando su derecho en la misma causa, y a mayor abundamiento, en varias autoridades, y razones jurídicas. Según Carranza, los emperadores Graciano, Valentiniano, y Teodosio obligaron por ley a las personas honoríficas en letras, y armas, a que usassen carroças de dos cavallos, o mulas. Aseguraba que había sido Justiniano (en un lugar pasado por alto por sus comentadores, según él, persuadidos de que esa ley era permisiva aunque en realidad era preceptiva), quien había mandado que ciertos oficios de la republica usaran los coches. De sus palabras "Honorati seu civilium, seu militarium dignitatum", se desprendía que entre los que debían llevar coche se comprehenden los Abogados a los que no solamente les estaba permitido, sino precisso el traer coches de dos cavallos, o mulas, para andar con el ornato decente a su oficio⁹⁰. Junto a esto, los abogados deseaban ir en coche, según Carranza, para acudir incessantemente (por mas rigurosos que sean los temporales de frio o calor) a la causa publica, y al patrocinio, y defensa de sus causas, en los Consejos de V.M. y en las casas de sus Consejeros, y otros juezes inferiores⁹¹. Por lo demás, en su caso no era inconveniente la posesión de carruajes, como trataba de demostrar con tres razonamientos; no perjudicaba a la caballería⁹², no les convertía en holgazanes⁹³, y no les llevaba a gastos excesivos⁹⁴.

Precisamente era esta última cuestión del gasto, la más interesante en el memorial de Carranza, que defendía que todos los abogados *tuvieran hazienda*, y

⁹⁰ Carranza, *La Prematica*, fs. 1r-3r.

⁹¹ *Ibidem*, f. 3r.

⁹² No perjudicaba a la caballería, pues esto mira a los Cavalleros nobles, y ciudadanos de lustre, mayormente los moços, pero no a los abogados, principalmente a los ancianos, a los quales no les es dado el tratar de ponerse bien en la silla, sino en los puntos, y en el hecho, y derecho de los negocios que patrocinan. Tampoco convenía a los abogados la profession y abito, de la caballería que antes era talar y siempre había sido modesto y grave, *ibidem*, fs. 3v-4r.

⁹³ Menos aun les afectaba el hazerse los hombres holgazanes, paseando a todas horas en coches las calles, plaças, y carreras publicas, mal que se observaba en los hombres opciosos, y olvidados del gobierno de sus casas, y haciendas, y juntamente ineptos para los oficios, y cosas publicas, pero no en los abogados, ocupados en sus quehaceres y sin tiempo para acudir aun a las cosas que les importan, quanto mas a las de passatiempo, *ibidem*.

⁹⁴ El gasto excesivo de los coches no afectaba a los abogados porque esta cuestión apuntaba a personas inconsideradas, o de humilde suerte, que hazen gastos desiguales, a su caudal, o estado, para cuyo freno se hizieron en todos tiempos tantas leyes, y prematicas sumptuarias. Pero los abogados, gente regularmente de talento, y entendimiento, cuando por sus medios no podían traer coches, se acomodan como pueden, *ibidem*.

renta para traer coche, porque creía que el lujo producía riqueza. En su opinión, la opulencia y paz habían introducido en Roma los coches con gran exceso, como había sucedido en la España de su tiempo, pero en Roma, a pesar de su abundancia, no se prohibieron de forma general, sino solo las argenteas, o las aureas. El coche, como otros gastos suntuarios, siendo conforme a su estado, no producía pues, perjuizio la causa publica. Su uso era sumamente util, ya que del adornar las ciudades, mantenía, resulta bien al oficial, y al pobre peon, que por este medio adquieren lo necessario, para passar la vida. Del lujo particular de cada persona, decía, resulta este mismo bien, a los Artifices, y personas que se ocupan en cosas de manufactura. Por lo demás, en una sociedad basada en el consumo manifiesto, también el espacio del poder había de mostrarse como tal y diferente ha de ser el adorno publico y particular de la Corte de V.M. el mayor Monarca que jamas vio el mundo, del de los lugares cortos, y de gente del campo. Carranza deseaba que de la corte de Felipe IV se pudiera decir lo que Plinio contaba acerca del excesivo gasto, y adorno de los coches y sillas de su tiempo, más lujosas que las modernas assi en cantidad, como en varias estructuras y formas⁹⁵. Pero lo más importante era que Roma y su imperio gozaban de esta opulencia sin daño alguno, porque todo se quedava en el. Producir carruajes era positivo, ya que el daño del reino,

no procede de los gastos, y adornos, quanto quier sean excessivos (pues el gasto inmoderado del rico sustenta el pobre, y tal vez passan las haziendas de una á otras familias, recibiendo unos provecho, y otros daño dentro de los limites del Imperio de V.M.) sino de la saca a los Reynos estraños de la plata en pasta, y acuñada, a que dan causa los contratos, con los que llaman hombres de negocios... Y tambien la nueva, y perjudicial introduccion de ropa de seda, y lana, mercaduria aparente, y perjudicial que viene de los Reynos estraños, y gran parte de tierra de enemigos, o rebeldes, con que sacan, y se llevan la plata de España, la qual tambien para ellos es mercaduria de retomo, y de gran ganancia, por el mayor valor que tiene en sus tierras⁹⁶.

⁹⁵ Decía de las sillas, llevadas á ombros, como aora á manos, que eran de mucho mas gasto que en su tiempo, por ser de estructura maravillosa, con ventanas por todas partes, y de tan gran capacidad, que en ellas avia camas, y sediles, y llevaban los Romanos sus pugilares, ó escrivanias, y caminando, leian, escrivian, y negociavan, rodeados de infinito numero de sirvientes, llevados en ombros de seys y de ocho, *ibidem*, f. 4r.

⁹⁶ *Ibidem*, f. 4v. Carranza participó en la elaboración de la propuesta Cardona, escrito presentado al rey en varias ocasiones y finalmente reeditado en 1629 con un extenso comentario realizado por él con el título *El ajustamiento i proporción de las monedas de oro*. En el pretendía explicar el mecanismo por el que se producían las masivas exportaciones de plata de época de Felipe IV, cfr. de Blas y J. Reeder, *El mercantilismo...*, p. 109.

Ningún autor del que tengamos noticia defendió en sus escritos la producción de coches como medio de enriquecimiento del reino y fórmula para que los dineros quedaran en él. Convencidos todos ellos de que el afán de medro social era una de las lacras sociales más profundas y peligrosas, y de que la consiguiente competencia suntuaria era negativa en sí misma, no dejaron de preconizar una restricción de los carruajes que a la postre era similar en la mayor parte de los casos. Esa restricción se consideraba necesaria dado el hecho, no demostrado por ninguno, de que el enorme gasto que causaban los coches era ruinoso para el cuerpo social.

3. 2. 2. Fray Tomás Ramón y sus propuestas restrictivas

Fray Tomás Ramón escribía sobre el uso de los coches en torno a 1620-1630, inspirado, como él mismo reconocía, en los Capítulos de Reforma de 1623⁹⁷, reforma que había de ser extendida a los coches según drásticos criterios, basados en las Escrituras y en una ascética *oeconómica* de la casa⁹⁸ y por ende del reino, que atendía principalmente a la guerra y que se mostraba muy preocupada por la pérdida de la caballería.

El primer problema para fr. Tomás Ramón era el abuso de los caballos, animales que habían perdido su condición y degenerado, *no sirviendo ahora mas de para ruar, y pasear las calles de las damas y dar cuando mucho una mala carrera*, cuestión para cuyo remedio había que dar una pragmática que los prohibiera para otro fin que no fuera el de la guerra⁹⁹. Respecto de los carruajes mantenía que la *infinidad de coches* de su tiempo no tenía *utilidad* alguna. En su opinión solo habían de ser aceptables si fueran *coches falcados, como los que usaban antiguamente para la guerra*¹⁰⁰, pero siendo para *solo pasear, y ostentación de grandeza*, ni la

⁹⁷ Fr. Tomás Ramón, *Nueva premática de reformation contra los abusos de los Afeites, Calzado, Guedejas, Guardainfantes, Lenguaje Crítico, Moños, Trajes y exceso en el uso del Tabaco*, 1635, BNM R 8917. La obra fue aprobada en 1630, pero debió haber sido escrita antes.

⁹⁸ El capítulo XII, que era el de los caballos y los coches, venía encabezado con la significativa frase, *Que es muy del gusto de Dios que en las demas cosas de las casas, haya también reformation*, *ibidem*, p. 300.

⁹⁹ *Ibidem*, p. 304.

casa tenía *utilidad* ni la república *provecho*. Por el contrario, abundaban los daños debidos a la necesidad de *reparar cada día las calles que ellos quebrantan y descomponen con su mucha frecuencia*, y a que eran ocasión que los hombres se *hagan femeniles, no sabiendo casi ya andar por las calles, sino metidos en ellos*¹⁰¹. El coche debía ser prohibido totalmente a los hombres y restringido a las mujeres enfermas y a las embarazadas:

*Eso de coches, quedese para ellas y aun no para todas, sino para las accidentadas, o muy llenas: pero hombres con barbas, y que ciñen espada, sino están accidentados! es muy grande mengua, y merecen les pongan sendas ruecas al lado, pues no es de hombres esforzados andar como en caponera encerrados, sino al aire; y a vista de todo el mundo, en cuerpo*¹⁰².

El único remedio para estos males era la reforma, siguiendo la emprendida por el monarca, a quien se ponía de ejemplo el primer reformador, Jesucristo, que pudiendo al entrar en Jerusalén, *andar caballero en un brioso caballo, o entrar en una carroza que la tiraran caballos*, no lo hizo, sino que usó de *un jumento humilde*, con el fin de *reformular tantos excesos como había, y hay en caballos y carrozas, tan rica y costosamente puestas*¹⁰³. Esta reforma había de ser de tal amplitud que se prohibiera generalmente su uso, como se había hecho en Portugal y en otras ciudades de Andalucía, donde las prohibiciones se guardaban *con rigor*¹⁰⁴.

La contención del gasto y el aumento del ahorro eran la base de la crítica de Tomás Ramón, una fórmula de buen gobierno para la casa y la república. Aunque las razones esgrimidas por los ministros fueran muy otras, a la vista estaba que prohibiciones de amplio calado eran posibles. No obstante, el programa de Remón

¹⁰⁰ Para los coches falcados véase Saavedra Fajardo, *Empresas políticas*, pp. 446-447.

¹⁰¹ Fr. Tomás Ramón, *Nueva premática*, p. 306. No fue el único que se preocupó del abandono de los paseos, de los que se *guardan* los españoles de su tiempo, dedicados a *ir a cavallo y en coches*, como dijo fr. Alonso Remón, *Entretenimientos y juegos honestos, y recreaciones christianas, para que en todo genero de estados se recreen los sentidos sin que se estrague el alma*, 1623, BNM R 1028, f. 24r.

¹⁰² Fr. Tomás Ramón, *Nueva premática*, pp. 306-307.

¹⁰³ Fr. Tomás Ramón, *Nueva premática*, pp. 307-308. Por buen camino había empezado el monarca hispano demostrando ser el primero con el ejemplo de los trajes, pues luego le siguió toda la corte, determinación con la que todos se *ahorran de muy grandes gastos*, *ibidem*, p. 310.

¹⁰⁴ Fr. Tomás Ramón, *Nueva premática*, pp. 306-307.

era demasiado extremo y de imposible aplicación general en una sociedad basada en el privilegio y el gasto ostentoso¹⁰⁵.

3. 2. 3. Cascales y los coches

Algo menos restrictivo era Cascales, que tocaba el tema de los coches en sus famosas *Cartas filológicas* publicadas en Zaragoza en 1634, pero escritas ya antes de 1626¹⁰⁶. Cascales escribió sobre todo del origen de los coches, de su uso en Grecia y Roma, trayendo a colación eruditos ejemplos de escritores clásicos, pero sin olvidar su propia época¹⁰⁷, en la que el coche le parecía ante todo *símbolo de la vanidad*¹⁰⁸. Había sido inventado en el Ática por Erichtonio, que habiendo nacido cojo de ambos pies, los creó para poder andar, de ahí deducía que,

*es permitido, lícito y loable el uso de los coches en los cojos, en los viejos, en los enfermos, en los consejeros de los reyes, en los jueces, en las personas eclesiásticas, en los caballeros pleiteantes, cuando la necesidad lo pide, porque estos tienen oficios públicos, a que han de acudir y asistir forzosamente; y así, cuando nieva o llueve, o el tiempo en otra manera corre tempestuoso, es justo tengan este reparo, para que no falten a sus obligaciones*¹⁰⁹.

Fuera de estos, el coche debía ser restringido todo lo posible, porque ellos y el deseo femenino por tenerlos eran la ruina de la nación:

¹⁰⁵ Este autor y las prohibiciones de Vitoria por ejemplo, desmentían la afirmación de DDomínguez Ortiz de que en el siglo XVII nadie pidió de forma responsable la supresión del coche, "Los primeros coches...", p. 38.

¹⁰⁶ F. Cascales, epístola VII, *Del uso antiguo y moderno de los coches*, en *Cartas filológicas*, vol. II, pp. 135-168.

¹⁰⁷ La Antigüedad era preponderante, con ese matiz arqueológico propio del barroco, que analizaba el presente mirando el pasado. Seguía en eso la tradición del género epistolar, eminentemente erudito, pero también preocupado por la actualidad o la polémica, A. Rallo Gruss, *La prosa didáctica en el siglo XVII*, Madrid, 1988, p. 18.

¹⁰⁸ Cascales, *Cartas filológicas*, pp. 138-139.

¹⁰⁹ La tradición de Erichtonio, rey de Atenas, venía de Virgilio, Pausanias, Eliano y Plinio. Recordaba también Cascales que para Esquilo era el inventor de los coches Prometeo, que Herodoto decía que los Africanos y que Cicerón aseguraba que lo había sido Minerva, *ibidem*, pp. 140-142.

¡Oh coches, coches!, ¡cuánto daño hacéis en nuestro reino!, ¡cuántas casas habeis de destruir cuántos casados habéis de descasar, cuántos ricos habéis de empobrecer, cuántos celos y recelos habéis de engendrar, cuántas honras habéis de poner en disputa, cuántas familias habéis de descomponer! ¡Dios lo remedie¹¹⁰!

El coche había de servir para mostrar las calidades de los más altos cortesanos y separarlos del común, de modo que el coche justo era el de los reyes, el de los enfermos y el de los prelados:

Que los reyes y príncipes se diferencien de nosotros con la ostentación de coches, para que sea respetada su grandeza, y la severidad los obligue a dar buen ejemplo y componer su vida, no bajándose a hacer picardías viles y soeces, es justísimo; que a los enfermos y convalecientes se les conceda andar en coche, para reparar con aquel ejercicio su salud, es justísimo; que las personas graves eclesiásticas usen coches, así por la calidad de su estado como por la obligación de la asistencia continua a su coro, donde han de ir lloviendo y venteando y en medio de la canícula, digo que es justísimo.

Para Cascales había que erradicar su uso por los caballeros, costumbre particularmente negativa en España, nación guerrera y caballeresca. El coche no ennoblecía al caballero, antes bien, le hacía perder su reputación, justamente por llevarle a olvidar la caballería:

Los demás caballeros, por muy nobles y principales que sean, pierden para mí de su reputación en el uso de los coches, que por ellos olvidan y dejan el manejo de los caballos, aquella gallardía, aquella honra de la milicia y gloria de España, que, más que las otras naciones, se hapreciado de mantener armas y caballos, y habituarse a ellos. ¿Qué mayor gala, qué mayor despejo que un hombre a caballo? Un hombre a caballo es el más glorioso espectáculo del mundo¹¹¹.

3. 2. 4. Navarrete y sus ideas sobre los coches

Algo menos estrenadas que las opiniones de Ramón y Cascales fueron las de Navarrete y Brochero, más incardinadas en propuestas de largo alcance y también menos obras de circunstancias. Navarrete se ocupó en varias ocasiones

¹¹⁰ *Ibidem*, p. 165.

¹¹¹ *Ibidem*, p. 167.

del uso de los coches, un gasto en su opinión, cuya reducción era harto necesaria. Sus varias aportaciones tuvieron lugar al calor de la famosa Consulta de 1619. La primera de ellas se encontraba en un libro que apareció en 1621 bajo el título de *Discursos políticos*¹¹², donde Navarrete glosaba el cuarto punto de la Consulta en el que se decía que había de ordenarse *con indispensable rigor se escusen muchos y muy excessivos gastos*. En su opinión no se podía dudar de que entre *los excessivos gastos que en España ha introducido la comunicacion de naciones estrangeras*, se encontraban los coches, pero al mismo tiempo, consideraba que eran un mal necesario y al lado de la restricción en su uso por la que él abogaba, no dejó de señalar su necesidad en la sociedad cortesana. Los coches debían ser permitidos *para el lustre y esplendor de la Monarquia*, pero no era *justo* que habiendo estado *en todas edades* sujetos a leyes y pragmáticas, se diera entonces *licencia abierta, para que los oficiales mecanicos, y gente ordinaria use desta comodidad, reservada a los Nobles*¹¹³.

Las prohibiciones de la Antigüedad eran el ejemplo a seguir, aunque para Navarrete las limitaciones al uso de los coches se justificaban simplemente por el hecho de que su inventor había sido un demonio, Erichonio. Según Cicerón, estaban prohibidos en Roma de forma general, pero se les permitía a los senadores. Esa prohibición incluía al *Tribuno del pueblo* y de ella se derivaba la orden de su tiempo, que *prudentemente está dada*, para que ni alcaldes de corte ni corregidores *vayan en coches*. En tiempos de Tiberio, los coches estaban prohibidos en Roma excepto a los *Principes y Consejeros*, como relataba Tacito¹¹⁴. También se había

¹¹² Fernández Navarrete, *Discursos políticos*, 1621, BNM R 23985. La edición, hecha según parece, sin el permiso del autor, circuló ampliamente. En Sevilla la pudo leer Brochero, pues hacia 1623 era bien conocida. El arzobispo de Sevilla escribía al propio Navarrete después de haber leído su librito:

Comencéle, parecióme bien: digo verdad, que no le dexé de la mano, hasta le acabar todo, y tuve con él bien siesta: Parece que ha sido bien recibido en la autoridad publica, pues se hicieron las premáticas de ahora, tomados de estos discursos: quales son los expositos, la marinería, gastos de corte, lechuguillas, religiones. Y pues se ha recibido bien, la diligencia de v.m. sería servicio de Dios que lo continuase en algunas cosas. Holgárame tener a v.m. en esta Iglesia.

Navarrete, *Conservacion*, p. XXXI.

¹¹³ Navarrete, *Discursos*, f. 37v.

¹¹⁴ *Ibidem*, fs. 37r-37v. El paralelismo con Roma era característico en el lenguaje y la cultura política de la época; Castillo de Bovadilla asimilaba a los corregidores con los *Praeses provinciae* y a los regidores con los *decuriones*, *Política para corregidores...*, cfr. Fortea Pérez, "Principios de gobierno...", p. 262. Brochero también asimilaba a los alcaldes de corte con los tribunos del pueblo y estaba asimismo a favor de esa prohibición, ver *infra*.

prohibido entonces ir en coche a las cortesanas o *mugeres de manchadas costumbres*. Pero de forma similar a como había sucedido en Roma, el uso del coche se había convertido en su tiempo en uno de los mayores males que afectaban a la Monarquía. Según él se podía decir que una de las causas que *despueblan* Castilla eran ellos, porque constituían uno de los principales gastos que *acobardan a muchos, para no atreverse a las cargas del matrimonio, tan llenas de las obligaciones, que no la naturaleza, sino la vanidad le ha puesto*¹¹⁵. La solución no podía ser otra que la restricción de su uso, pues no era factible la eliminación de los vehículos, dados sus efectos diferenciadores como elemento de status a los que tan sensible era Navarrete. Su opinión se resumía en que

*en Monarquía tan grande y tan y tan poderosa, faltaria un gran lustre, faltando de todo punto los coches: y que por esta razon se deven permitir a las Matronas nobles y honestas, a los Grandes, Titulos, y Cavalleros calificados, en quien junto con la nobleza, aya posibilidad: y en particular a los Senadores y Consejeros, que madrugan y salen de sus casas a los negocios publicos, sin recelar las inclemencias de los tiempos*¹¹⁶.

Tras 7 años de abundantes licencias y después de un aumento imparable de encochados, la queja de Navarrete tenía mucho sentido, aunque su propuesta nada tenía de extraordinario; era en gran parte el contenido de la ley de 1611 y de la praxis seguida en la concesión de las licencias, prohibición del uso del coche a las prostitutas, así como a alcaldes de corte y corregidores. El coche debía quedar en manos de los cortesanos y debía frenarse la expansión de su uso.

En 1626, en el contexto de la reforma auspiciada por Felipe IV, Navarrete volvió por segunda vez al tema de los coches en la edición aumentada de los *Discursos*, conocida como *Conservación de Monarquías*¹¹⁷. En esta ocasión la argumentación de Navarrete se dirigió sobre todo a criticar el uso del coche por parte de las mujeres, poniendo de manifiesto que la demonización del coche relanzada unos pocos años atrás alcanzaba entonces su paroxismo. Tras la subida al trono del nuevo rey se había abierto excesivamente la mano con las licencias y se había ampliado el número de los encochados, pero al poco tiempo el número de

¹¹⁵ *Ibidem*, fs. 41r-41v.

¹¹⁶ *Ibidem*, fs. 37r-37v.

licencias había disminuido enormemente, como debía saber Navarrete, y el peligro no parecía estar tanto en los nuevos encochados, -ya se había consolidado casi de forma definitiva el coche cortesano- sino en la quiebra del poder patriarcal favorecida por el uso del coche por parte de la mujer. Fue ahí donde con mayor ahínco atacó entonces Navarrete, manifestando que, más allá de la movilidad estamental, el problema se había convertido también en una cuestión de desorden moral, pues *no se puede negar que con la libre permisión de los coches se atenuan las haciendas, y aun se desflora algún tanto la honestidad*¹¹⁸. Las restricciones al uso del coche por las mujeres venían ya de la Antigüedad, pues de la ley Opia se deducía que *solo a las matronas nobles* les eran permitidos *y esto no para paseos, sino sólo para ir a los sacrificios*. Esas restricciones se imponían también en su tiempo porque el coche en manos de la mujer, era una forma de propiciar la ruptura del orden patriarcal, ya que

*con la comodidad de los coches y sillas de manos no dejan calle que no anden, tribunal a que no acudan, negocio en que no intervengan, ni transacción en que no se hallen... habiendo llegado a términos el asistir tan poco en las labores domésticas y gobierno económico de sus casas, que al padre o marido que muestra de ello desabrimiento, le tienen por mal acondicionado, rústico, inurbano*¹¹⁹.

Podía decirse de las mujeres de entonces que *siendo tantas las que salen cada día en coches y sillas de manos, son muy pocas las que cuidan de las labores y telas, atendiendo más a los usos que a las ruecas*¹²⁰. De esta irrefrenable pasión femenina por el coche nacía la falta de población que ya había tratado unos años antes -casi repitiendo las mismas palabras- producto de las enormes cargas a que obligaba el coche, lo que imposibilitaba los matrimonios¹²¹. Además, el coche femenino propiciaba la temida movilidad social:

¹¹⁷ Navarrete, *Conservación*, pp. 301-310.

¹¹⁸ *Ibidem*, p. 305.

¹¹⁹ *Ibidem*, p. 306. Seguía aquí a Séneca.

¹²⁰ *Ibidem*, p. 306. Lugar este de Clemente Alejandrino.

¹²¹ El gasto de los coches fue considerado por algunos como uno de los mayores peligros y uno de los medios más eficaces para conducir a la pérdida de la Monarquía. Fray Antonio Marqués tachaba al coche de instrumento perverso en manos de la mujer, por ser una perdición para la hacienda. Recordando que las mujeres vanas de la Antigüedad gastaban las rentas de ciudades enteras en sus aderezos, aseguraba que las de su tiempo habían de superarles *pues no teniendo las*

*es tan fuerte en España la emulación, que confundiéndose las clases y jerarquías, no hay hidalgo particular que porque su mujer no salga en peor coche que sus vecinas, no se anime con vana envidia al gasto a que no es suficiente su patrimonio, arriscando tal vez la reputación*¹²².

El eco de las quejas literarias de Barbadillo y Solórzano entre otros, se percibía en su comentario de que a fin de cercenar esta tendencia femenina a ir en coche, había que prohibir *con todo rigor, que ninguna mujer de vida notada pudiera andar en coche*, como ya habían hecho los romanos, pues ello *redundaría en mayor recato de las que viven con mayores obligaciones*¹²³.

Además de eliminar del uso del coche a las mujeres, también le parecía conveniente a Navarrete que se prohibiera a los caballeros mozos para que cumplieran con su estado y se ejercitaran en la caballería, pues en ellos se *poltrona la juventud*, dado que el andar a caballo sólo se dominaba con el ejercicio¹²⁴. Las propuestas de Navarrete se resumían en cerrar la espita de las licencias y limitarlas a los más altos servidores de la Monarquía, como señaló Tácito y como había hecho *la prudencia romana*, que únicamente había permitido los coches a

*matronas ilustres, y a los que en la república ocupaban grandes puestos y oficios, y en particular a los que en ella eran consejeros y ministros: porque demás de competirles para la autoridad de los ministerios, pareció justo que los que de día y de noche se ocupaban en servicio de la república, tuviesen esta cómoda defensa para resistir la inclemencia de los tiempos*¹²⁵.

ciudades y rentas que tenían aquellas, gastan tanto como si las tuviesen. Sólo para el antojo del coche, justamente el componente más abultado de los desembolsos femeninos, habrían de menester una ciudad, fray Antonio Marqués, *Afeite y mundo mujeril*, p. 170. A fines de la década de 1620, Fray Benito de Peñalosa en el capítulo XXIII de la *Quinta excelencia* de su famoso libro, trataba acerca del lucimiento de los españoles y entre los gastos excesivos que este ocasionaba, mencionaba *los costosos coches, literas, sillas y cavallos*, cuyo consumo, junto a otros lujos, contribuían a la despoblación de los reinos, *Libro de las cinco excelencias del español que despueblan a España*, 1629, BNM R 21013, f. 151v.

¹²² Navarrete, *Conservación*, p. 307.

¹²³ *Ibidem*, p. 309.

¹²⁴ *Ibidem*, p. 310.

¹²⁵ *Ibidem*, p. 307.

Siguiendo la opinión de Justiniano, era a estos personajes a quienes se había de dar permisión en el uso de los coches, pues era justo que *los que para beneficio del reino madrugan y trasnochan, saliendo de sus comodidades, pasando fríos, calores, aguas y vientos, gocen de esta prerrogativa*. En resumen, y como ya apuntara Carranza, a los consejeros y ministros les estaban permitidos los coches debido no sólo a las inclemencias meteorológicas, *sino antes parece que los Emperadores Graciano, Valentiniano y Teodosio les quisieron poner obligación de que anduviesen en ellos para mayor veneración de la dignidad*¹²⁶.

Las argumentaciones de Navarrete, evidencian que entre 1621 y 1626 se había producido un cambio notable, aunque en lo tocante a las restricciones del coche las conclusiones fueran las mismas. A mediados de la década de 1620 –con el proceso institucionalizador muy avanzado– el motivo del gasto seguía siendo importante, pero el acento se ponía entonces en la mujer, cuya irresponsabilidad disminuía el número de matrimonios aumentando sus cargas, facilitaba la emulación social y sobre todo, quebraba los valores tradicionales de la sociedad paternalista.

3. 2. 5. Brochero y su *Discurso problemático del uso de los coches*.

Que la mujer se había convertido en el plazo de pocos años en el usuario más peligroso de los coches, lo había de demostrar muy bien Brochero, una buena parte de cuya obra se dedicó a poner este problema de manifiesto, aunque a la vez estuviera muy anclada en los debates sevillanos del momento¹²⁷.

¹²⁶ *Ibidem*, p. 308. Para Navarrete el coche había de premiar la sangre, la riqueza y la posición social, especialmente en el caso de los altos ministros de la Monarquía. Sus argumentaciones recordaban las que dio el limosnero mayor pidiendo licencia de coche para el mismo Navarrete en calidad de administrador del hospital de la corte, el 14 de mayo de 1611. La Cámara y el rey no dejaron de ser sensibles a sus prolijas, y del todo inhabituales, argumentaciones,

representa el dho Limosnero m^{or} que el dho Lic^o Fernandez Navarrete, es capellan de VMd y administrador del Ospital de la corte, y juez de la rreal capilla, y q ha servido a VMd en muchas ocasiones y aora lo haze en los dhos off^{os} con toda puntualidad, y q ha tratado siempre su pers^a lucidamente, teniendo coche, desde el dia que vino a servir a VMd y que es persona de letras y nobleça, de edad de, 50 años y tiene algunas enfermedades, y que por estas raçones, y porq conbiene dar estimacion a la Judicatura, porq tiene muchos encuentros y competencias de Jurisdiccion, es justo q pues los dhos officios, no tienen ning^{os} gajes, ni aprovechamt^{os} se sirva de onrrarle, haziendole mrd de concederle Lic^a para traer coche de dos cavallos, como se ha dado a otros capellanes.

AHN Consejos Leg. 4419/ 76.

¹²⁷ Brochero, *Discurso*. La obra se aprobaba en junio de ese año, en medio de la disputa sevillana.

Basándose en la legislación y la literatura latinas, Brochero comparó la situación de Roma con la de la Castilla. El fue quien abordó más sistemáticamente la cuestión de los coches, discutiendo los aspectos positivos y negativos de su uso, aunque dedicaba a los primeros una quinta parte de su obrita y a los segundos las restantes cuatro¹²⁸.

Entre los aspectos positivos del uso del coche estaban los beneficios que procuraba para la salud¹²⁹. Además el coche era *adorno* de las ciudades porque manifestaba la *ostentación de su opulencia, la prueba de su grandeza, y el principal ornato de sus calles* y de forma más particular, servía para *el lustre de los Magistrados uso de Nobles, y distincion comun del pueblo*, así como *para el recreo de los nobles, y alivio de los ricos*¹³⁰. También hablaba a favor de los coches que su uso no se hallaba prohibido en el derecho civil, en el que tan sólo se habían prohibido los de oro y plata, por lo que eran derecho de gentes.

Acerca de las acusaciones lanzadas a los coches de que afeminaban a los hombres y propiciaban el gasto y la perdición femenina, Brochero argumentaba que eran falsas. Sobre los gastos mantenía que no eran tales *lo preciso al adorno, y lo necesario a la decencia*, añadiendo que en algunos el coche llevaba a ahorrar *de exercito de criados, vanguardia de lacayos, y retaguardia de pajes*. Con respecto a las mujeres, Brochero negaba que el coche fuera instrumento *apto para*

Brochero era abogado asesor del Cabildo eclesiástico sevillano y escribió otros discursos, uno de ellos sobre los duelos y otro sobre los niños expósitos. A pesar de que ha sido considerado frecuentemente como sevillano, Brochero era oriundo de Nueva Granada. Algunas notas sobre el personaje y su obra en Carlos E. Mesa, "Don Luis Brochero, escritor neogranadino", *Thesaurus*, t. VIII, 1952, pp. 116-125.

¹²⁸ Brochero citaba entre otros a Herodoto, Celio Aureliano, Plutarco, Galeno, Séneca, los dos Plinius, Ausonio, Cicerón, Aulo Gelio, Tácito, Juvenal, San Crisóstomo, San Jerónimo, San Agustín, Santo Tomás, Casiodoro, Guido Pancirolo, Mercurial, Petrarca, Suárez, Sandoval, etc. Su obra puede enmarcarse dentro de la vasta literatura didáctica propia del Barroco que participaba de las características de géneros como el diálogo, la epístola o la miscelánea, A. Rallo Gruss, *La prosa didáctica en el siglo XVII*, pp. 117-146.

¹²⁹ Brochero, *Discurso*, f. 1v. Se basaba en Mercurial, Orivasio, Antillo y Avicena, Galeno, Herodoto, Celio, Aureliano, Teodoro, Prisciano, Seneca, Plinio el menor, y el mayor y Ausonio y de ellos deducía que el uso del coche era aconsejable para lo que padecían fiebre, escupían sangre y padecían asma, que era útil para la hipocondríaca, para los dolores de pecho y estomago y para lo que tenían la enfermedad de San Lázaro. También para la cólera, la respiración y la vista. Además, ir en coche daba salud y fuerzas y recordaba la aseveración de Plinio el mayor de que *la herrumbre que se engendra en los ejes de las ruedas, es provechosa para achaques de impotencia*, *ibidem*, f. 2v. Más argumentos acerca de los beneficios del coche para ciertos enfermos pueden leerse en otra obrita de un siglo y medio más tarde, escrita por el médico Francisco de Buendía y Ponce, titulada *Uso y abuso de los coches*, en la que se toman algunos párrafos de Brochero sin citarle. El discurso fue presentado en la Real Academia de Medicina de Sevilla en 1773 (ARAMS, Leg. 1773 n° 13).

*inquietudes, y paseos, antes bien viendose en Trono, y Magestad tan a lo publico, no aspiraran a lo que muchas vezes el traje encubierto solicita. Además, no era de creer que peque menos la que va a pie, que la que en Coche, si una vez pierde el recato, pues como muy justamente argumentaba, la inclinacion es la que obra, no el coche o el paseo*¹³¹.

El odio del vulgo a los coches derivaba de la envidia por no tenerlo. Según Brochero, no había nadie que *no se juzgue digno de poder arrastrar Coche*, de donde nacía ese *comun aborrecimiento de los Coches, que a poder todos tenerlos, no uviera emulaciones*. Sin embargo, no era justo que *solo por el vano clamor del vulgo* se hubieran de prohibir los coches o que el pueblo *examine los motivos que puede tener el Principe, para permitir, o prohibir alguna cosa*¹³².

Con estos razonamientos acababa Brochero la primera parte de su opúsculo. En el contexto sevillano del momento, atacaba de plano a los jurados que desde hacía más de 15 años promovían en el Consejo que no se dieran licencias en Sevilla y hacía un par de meses habían logrado prohibir su uso a raíz de la inundación. Disimulada entre los comentarios sobre el odio del vulgo, se leía una fuerte andanada contra aquellos que se juzgaban dignos de *poder arrastrar Coche*¹³³.

En la segunda parte de su obra, Brochero pasaba lista más detenidamente a los inconvenientes del uso del coche¹³⁴. En su discurso iban sucediéndose las

¹³⁰ *Ibidem*, fs. 3v y 5r-6r.

¹³¹ *Ibidem*, fs. 7v-8v.

¹³² *Ibidem*, fs. 9r-10r.

¹³³ Más adelante, ponderando los males del coche en Sevilla, Brochero consideraba excelente medida el que ¡¡la ciudad!! hubiera mandado quitar los coches por 50 días. Para cualquiera que supiera de las discusiones del concejo, era difícil aceptar la ficción de que la ciudad, no sólo asumía de grado la prohibición, sino que la sacaba adelante. Llama la atención que no mencionara de quien partía la iniciativa restrictiva, *ibidem*.

¹³⁴ En el capitulito sobre la salud, Brochero era de la opinión, basándose en Galeno, que no era ejercicio apropiado para los que se tenían robustas fuerzas, sino para viejos y convalecientes. Asclepiades le desaconsejaba en el asma, la elefancia, la cólica, la gota artética y otras enfermedades, porque engendraba una torpeza y un encogimiento, que provenía de la agitación contranatural y repercusión de los miembros. A esto añadía que *bien conocidos son los daños de infinito numero de abortos; pero todo lo pospone en las mugeres el apetito de un Coche* y remitía a Mercurial, *Ibidem*, fs. 11v-12r. En los capitulitos II-V, Brochero analizaba el coche como instrumento que afeminaba al hombre, ofuscaba la razón y llevaba a comportamientos extraños y anormales. Los capítulos VI-VII se ocupaban de los daños económicos del uso del coche y el VIII de fijar quien debía hacer uso del coche y quien no. Los capítulos IX y X se ocupaban del coche y la mujer. El capítulo XI (por error VIII) trataba de la conveniencia de prohibir los coches, el XII de las molestias que causaba su estruendo, el capítulo XIII del odio popular a los coches, el XIV se ocupaba de contradecir las bondades de los coches y el XV y último refería los arbitrios y leyes que había habido sobre ellos.

críticas y las diatribas ya conocidas, trufadas de testimonios antiguos y quejas modernas, aunque la base de su argumentación era el paralelismo con la Antigüedad. En ese sentido, constataba la rapidez con la que los coches se habían instalado en España, que había estado siempre libre *de tantas superfluidades, pero a la riqueza siguió el vicio, a la grandeza el desorden, y a la ampliacion de la Monarchia, el contagio de estrangeras liviandades*. El temor era que los españoles acabaran imitando *en la desolacion a Roma*¹³⁵.

El primer problema causado por los coches era que los hombres *desmienten a la naturaleza, y se afeminan...*, *yendo a modo de mugeres sentados en cogines*. Ello llevaba indefectiblemente a la pérdida de la caballería, que había ido *desfalleciendo de pocos años a esta parte*. Para Brochero era incomprensible *dexar el orgullo de un cavallo Español, la gallardia en el pisar, y la gala en el correr, por yr dentro de un Coche a lo mugeril entre cogines*¹³⁶.

No menos graves eran los efectos sobre la voluntad y las capacidades intelectuales de quien los usaba. La primera consecuencia para *los vanos afectados de Coches* consistía en que en ellos *toda negligencia halla abrigo, i toda ociosidad empleo*. Brochero tenía por el mayor símbolo de la pereza a un hombre sano *sentado en un cogin dentro de un Coche, dexando divagar la memoria por diversas partes, donde son los desseos ruedas, y el pensamiento el eje, que las mueve*¹³⁷. La pereza llevaba a la estulticia como aseveraba Plutarco, según el cual, el nombre de Carmenta, la diosa de los coches, significaba “carens mente”, sin entendimiento, pues lo perdía el que los usaba, si es que no se volvía loco¹³⁸.

Otro grave problema era la vanidad y la soberbia de los que iban en coche. Algunos tenían esa costumbre *por su mayor deleyte, fin de su felicidad, y centro de su Bienaventurança*. Los obsesionados por ir en coche hacían de él su casa,

¹³⁵ Aseguraba que *me refirió persona de su casa*, la anécdota de que los duques de Medina Sidonia iban en carro al santuario de Nuestra Señora de Regla por los años de 1560 y añadía como *luego dentro de diez y siete años fue necessaria Pragmatica*, denotando el poco tiempo que hubo de intermedio en la introducción de los Coches, y *necessidad de prohibirtos, ... que como vicio tan apetitoso predominó facilmente*. La introducción de este vicio se comparaba con la introducción en Roma de las literas en tiempos de Julio Cesar, *ibidem*, fs. 14v-15r y 17v-18r.

¹³⁶ *Ibidem*, fs. 16v-17r y 25v-26r.

¹³⁷ *Ibidem*, f. 18r.

¹³⁸ *Ibidem*, fs. 18r-18v.

*sepultados en vida en este corto sitio, que ni dexan dia, ni perdonan noche, que antes tienen ya por modo de soberania, el trocar las leyes a la naturaleza, y hazer de las tinieblas luz, y de la noche dia*¹³⁹. A otros, la vana ostentacion de ir en coche les hacían ir con passos graves, queriendo que se advierta su grandeza, recelosos de que la tierra no baste a sustentarlos o temerosos de que conforme el peso, que llevan en su ambicion, no puedan sufrirles aun las mismas calles¹⁴⁰.

Junto a estas cuestiones, Brochero aseguraba que *el inconveniente del gasto* de los coches era *con razón el más ponderado*. Los gastos del coche eran muchos, *por la multitud de concernientes, que pide este uso para adorno del que le exercita, porque ha menester casa, familia, y ostentacion, que corresponda al Coche*. En este sentido, Brochero aprobaba medir *conforme a la renta el gasto*¹⁴¹. A favor del lujo permitido, del lujo acorde con el rango social, Brochero mantenía que para frenar el gasto había que atajar dos males; la ostentación de los coches y la diversidad de modelos. Se hacía eco así, de las quejas que la competencia suntuaria estaba ocasionando en las haciendas, para cuyo remedio había que dictar pragmáticas que frenaran los niveles de consumo¹⁴². Era pues, partidario decidido de restringir el uso del coche por los excesivos gastos y aunque pareciera conveniente *para recreo de los Nobles, y alivio de los Ricos*, había que restringir su uso para eliminar en lo posible la imitación social y la ostentación, pues por no querer alguno *que aya otro, que se le adelante*, venía a *extenuarse el Reyno, disminuyendose las riquezas*¹⁴³.

¹³⁹ Según Brochero había algunos tan dados al vicio de estar siempre en su Coche, que aun de noche no le dexan, y lo que mas en esto pondero es, que andar a tales horas, suele ser, o de Principes, cuya grandeza todo lo suple, y califica, o de algunos necios, que (...) procuran lograr, no perdonando al Coche tiempo alguno, el que dexaron de gozar sus Ascendientes, que quiza no le tuvieron,... que es proprio de hombres viles, el soñarse luego, que se ven en un Coche Consules, y que para ostentar de que le tiene, y en prueba de que es suyo, saldra el mismo señor Consul, mas tieso, que los guardacantones de las ruedas, y se pondra a adereçarlas, y a componer lo que falta, *Ibidem*, fs. 20r y 21r.

¹⁴⁰ *Ibidem*, fs. 50v-52r.

¹⁴¹ *Ibidem*, fs. 22r-23r.

¹⁴² Recordaba la invención de los birrotones, *por ser solo de dos ruedas*, la de los carricoches y carros largos, *peste que fue necesario atajar* con la pragmática de 1593. En los años de su escrito se estaban introduciendo otro tipo de vehículos *al modo de Carroças Romanas*, cosa que necesitaba de remedio porque *imitamos unos, lo que vemos en otros, sin que aya, razon, que baste a componernos*, *Ibidem*, fs. 24r-24v.

¹⁴³ *Ibidem*, fs. 55v-56r.

En esa línea, discutía acerca de si los magistrados podían o no usar coches. Según recordaba, repitiendo lo que Navarrete y otros, en Roma podían traerlos magistrados y dignidades, pero *no se permitían indistinctamente a todos y a los que principalmente estaba prohibido era a los Tribunos del pueblo*, cuyo uso en ellos tachaba de *execrable*. La causa de esta prohibición romana era que *no se hallassen embaraçados para qualquier negocio que se les ofreciesse*, la misma que había habido en España para no permitirlo a alcaldes ni a corregidores. En esa línea restrictiva, mantenía que el *ordinario* uso del coche, *aun en los mesmos a quien parece, que compete es ridiculo, y molesto* y en el caso de los *hombres de Letras* *desdize de su profession, y estudios*¹⁴⁴.

Con los ojos puestos en lo sucedido en Sevilla, Brochero se ocupó también de las molestias causadas por los coches, declarando que entre *lo mas insufrible, que deve ponderarse* acerca de su uso se hallaba *el estruendo, y estrepito que forman, porque abrumba los sentidos, y incapacita las potencias*¹⁴⁵. Según lo que veía por entonces en su ciudad, aseguraba que del estruendo de un coche,

no solo los sentidos se molestan, sino que aun la misma tierra, y edificios llenos de aquel rumor, y estrepito no caben en si, sino que desatinados con la repercusion del viento, parece que se mueven... de que suelen resultar no pocas quiebras, y ruinas en los edificios,

Por estas razones, el concejo sevillano había prohibido circular en coche dentro de la ciudad durante 50 días porque es *sin duda, que de su estruendo, y su rumor caerian las casas, que avian quedado, debiles*. Aseguraba que *no ay viento desatado, no ay tormenta, o torvellino, como el ruido de un Coche* y citando a Jeremías, Daniel e Isaías, concluía que cuando la Escritura quería exagerar *algun suceso terrible, o formidable le compara a un carro, o a sus ruedas*, de la misma forma que todos los castigos que Dios señalaba por nuestras culpas eran *con exemplos de estruendo de ruedas, y de Coches*¹⁴⁶. Estas molestias tan habituales en la vida cotidiana llevaban a muchos a odiar desmesuradamente los coches porque molestaban en la calle o la ocupaban, de manera que *al mas apresurado*

¹⁴⁴ *Ibidem*, fs. 27v-28v.

¹⁴⁵ *Ibidem*, f. 46r.

¹⁴⁶ *Ibidem*, f. 48v.

negociante, y mas compuesto Ciudadano obligan a favorecerse en la vecina puerta, para evitar los lodos que esparcían ruedas y caballos. Otros muchos, aun al Santísimo Sacramento no se apean y otros ni siquiera mandaban detener el Coche, lo que debería castigarse con su prohibición en días festivos, y de concurso, que sería acierto Christiano, y constitucion justa ¹⁴⁷.

El último de los males provocados por los coches era el vaivén legislativo que los intentos de restringir su uso habían provocado, pudiéndose decir al respecto *sin caer en nota de algo exagerante* que no había habido uso sobre el que hubieran sido necesarias *mas prohibiciones, mas Pragmaticas, mas leyes*. Ya en la Antigüedad se habían dado sobre su uso *infinitas prohibiciones*, aunque no estuviera prohibido en el derecho civil, mientras que en Castilla, no había cuestión *sobre que ayan variado mas las Pragmaticas*. Repasando las habidas hasta 1619, Brochero concluía que esa diversidad hablaba por si sola de la maldad de los coches, no siendo posible ser *cosa util la que necessita multiplicacion de leyes* ¹⁴⁸. Ante semejante aluvión legislativo su propuesta consistía en *prohibirlos de una vez*, como se había hecho en Granada, medida gracias a la cual estaba *aquella Republica quieta, y lustrosa con otros nobles exercicios, lo qual avia de ser exemplo para las demas Ciudades* ¹⁴⁹.

Finalmente, Brochero declaraba que tipo de ley creía más conveniente y a quién había que permitir el uso de los coches. Abogaba por una prohibición estricta, que permitiera su uso sólo *a los que sustentassen tanta quantidad de cavallos*, con que se obviaría la pérdida de la caballería y *por el gasto excessivo dexarian muchos este uso*. Mantenía la necesidad de medidas tajantes, dado que aunque *oy apenas se puede sustentar coche*, no había quien *por su estimacion, y credito dexe de tenerle*, de modo que nadie lo había de dejar de grado, pues hacerlo *seria desdezir de su opinion y fama*. Así, a fin de que nadie pasara *la verguença de parecer pobre, o miserable*, era necesaria una ley estricta que pusiera coto a la emulación, *porque entonces no importa que uno no trayga, ni use, lo que no se le permite*. Como habían mostrado las pragmáticas, aseguraba Brochero, si se permitía el uso del coche, muchos no iban a dejar de tenerlo *por no mostrar flaqueza*, aunque con mas

¹⁴⁷ *Ibidem*, fs. 49v y 50r.

¹⁴⁸ *Ibidem*, fs. 12r-13v.

*imposiciones quieran agravarlos. A ese respecto, había que cumplir escrupulosamente la pragmática en vigor que permitía a los labradores tener coche de mulas, pues leyes no observadas son veneno contra la salud de la Republica: porque dan motivo a violar a las demas. En consecuencia, pedía una ley incontrastable, y firme sobre el tema*¹⁵⁰.

En esa línea, proponía que hubiera menos privilegios para poder traer coche de caballos, que no hubiera diferencia de coches y que todos fueran de mulas, con lo que había de cesar la emulación. Aunque tenía dudas si no había de ser mejor prohibirlos *todos de una vez* como se había hecho en Granada, *que la uniformidad modera el sentimiento, extingue la envidia, y da aplauso a las leyes*¹⁵¹, reconocía que era difícil, por lo que juzgaba *por acertado medio*, uno de Julio Cesar, de modo que se permitieran sólo a ciertas personas, a ciertas edades y en ciertos tiempos. Más en concreto, debían consentirse *solo a los Juezes y Magistrados, y no a todos, sino a los que tratan de lo Civil, y del Gobierno, también a los Nobles de la Republica, quando ya llegassen a edad, que los necesitassen*, pero se deberían prohibir *en algunas festividades*. Para la mujer era *necessario mas examen*, pero se podía seguir de nuevo a Cesar, que prohibió las literas a las que no tuviesen marido, ni hijos y fuesen menores de 40 años¹⁵².

3. 3. LOS GASTOS DEL COCHE Y SUS CONSECUENCIAS SEGÚN FRANCISCO SANTOS

Una vez finalizada la institucionalización del uso del coche, la crítica arbitrista se olvidó casi completamente del tema. La esencia del problema del coche era quien lo usaba. No obstante, y dado que a partir de la segunda mitad de la centuria la concurrencia suntuaria mediante el coche alcanzó cotas muy elevadas, no dejó de haber quien se preocupara nuevamente de los gastos del coche, desde un punto de vista arbitrista, sin realizar verdaderamente un análisis

¹⁴⁹ *Ibidem*, fs. 14r-14v.

¹⁵⁰ *Ibidem*, fs. 56v-58r.

¹⁵¹ *Ibidem*, f. 58v.

¹⁵² *Ibidem*, fs. 59r-60r.

económico¹⁵³, y sin poderlos separar de las disquisiciones acerca de quién debía o no ir en él. Significativamente, la crítica más acre y más fundada al coche como gasto excesivo fue la realizada por un literato y no por los arbitristas y moralistas anteriores, mientras se olvidaban las comparaciones con Roma¹⁵⁴, aunque pervivía la idea de que los coches eran causa de la ruina de la Monarquía. Fue Francisco Santos, acérrimo batallador contra el coche del escalador social, que afrontaba gastos excesivos y que se empobrecía o que empobrecía al reino, quien trató este tema en varias de sus obras que anticiparon las reformas de 1674 y años posteriores, concretamente en *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso*, y *El no importa de España*, publicadas en 1665 y 1667 respectivamente.

Para Santos, el coche era un mal que se había extendido en exceso y que provocaba innumerables daños en las riquezas del reino, en su hacienda y en la de los particulares. Por ejemplo, destruyendo las fuerzas productivas al absorber innumerables servidores:

Yo hago que se críen muchos hombres que podían jugar una pica, o un mosquete en servicio de su Rey, empleándose en desvergonzados cocheros, y atrevidos lacayos, y libres mozos de sillas, siguiendo estos barcos, y arrastrándolos por las calles de Madrid, haciendo mi industria,

El uso de los coches provocaba además grandes gastos en hierro y en empedrados, que recaían en quienes no se beneficiaban en absoluto de ellos y en quien menos podían afrontar esos impuestos:

Hago que destruyan infinito hierro, y con él los empedrados del lugar, causando por allí un gasto grande a la Villa, sin pagarle los causantes, pues por ellos no duran los empedrados seis días¹⁵⁵.

¹⁵³ Los análisis "económicos", sobre el uso del coche tenían como fin primordial justificar la eliminación del mayor número posible de sus usuarios. Así, es curioso que en Inglaterra se afirmara en 1663 que el coche era desventajoso y negativo para el comercio y la artesanía, pues yendo en él, vestuario y utensilios de viaje se conservaban mucho mejor que a caballo, cfr. W. Treue, *Achse, Rad und Wagen...*, p. 224.

¹⁵⁴ En la segunda mitad del siglo predominaron las ideas trascendentalistas y muchos creyeron que mientras España siguiera unida a la fe católica no conocería una decadencia como la romana, M.E. Lépori de Pithod, *La imagen de España en el siglo XVII*, Mendoza, 1999, pp. 14, 50 y ss. 125-129, 157 y 175.

¹⁵⁵ F. Santos, *Tribunal espantoso*, p. 374.

La carrera suntuaria derivada de la riqueza de los coches llevaba por un lado a enormes gastos privados y por otro, a la destrucción de innumerables materias primas y a la salida del oro y la plata para pagar el lujo desmedido, de modo que se iban,

apurando las haciendas, y acabando el mundo y destruyendo cuanto hay, pues para ellos se cortan las nuevas encinas, y los nuevos álamos, sin dejarlos crecer, para que den más provecho, haciendo que se pase el oro y la plata para Moscovia para la construcción de las baquetas, destruyendo el oro en sus techos y clavazones, encareciendo la seda con el gasto de sus damascos, galones, flecos y alamares; gastando la cera y lienzo sus encerados; encareciendo el cáñamo la destrucción de sus tirantes; y para ruarle suben el precio a las mulas, con que las hallan ellos, y no el labrador para arar y cultivar las tierras, subiendo la cebada en tal forma que al verlo el labrador, y conociendo en ella su ganancia, la siembra antes que el trigo, subiendo el precio, como se ve, causado todo el gasto de los coches¹⁵⁶.

En fin, los males a la economía y la moral del reino no paraban aquí, pues el coche era causante según Santos de contrabando, evasión de impuestos y de comisión de robos y crímenes contra la fiscalidad, como decía Aqueronte:

Y a tal extremo los he traído, que hago que metan vino y aceite por las puertas de Madrid, sin pagar lo que se debe, haciendo que vayan en sus estribos dos valentones, otras veces dos damas, con que no llegan a mirar lo que podán hallar dentro. Hago que metan en Madrid muchos contrabandos y muchas cosas, que no podían entrar sin el abrigo de estos alcahuetes. Hago que si sucede alguna muerte en alguna parte secreta, trasplanten el cadáver a otro barrio. Hago que muchos coches sean ladrones, que encubridores y alcahuetes muchos días ha que lo son; y donde más tiendo mi red es en el Prado, ausentándose el día, pues abordando dos bergantines uno con otro, se ajustan los personajes y truecan de una parte a otra a cometer la ofensa; que a no ayudar el coche, no fuera posible, pues confiadas en que las ha de tapar aquel breve rato sus faltas, se determinan a salir al Prado a darse estos verdes, con que el infierno gana por medio del coche infinitas almas¹⁵⁷.

Un par de años más tarde, Santos volvía a los peligros del gasto del coche incidiendo en los males que su uso desmedido tenía para el reino, especialmente para los labradores. En *El no importa de España* se servía de un personaje desclasado y empobrecido, un hombre de buena presencia, pero mal vestido, que

¹⁵⁶ *Ibidem*, pp. 373-374.

en un largo parlamento clamaba contra este uso. Este personaje iba por la calle siguiendo a un coche de cuatro mulas y dando notables voces:

"Aguarda, destruidor del mundo y sus calles. Aguarda, ladrón, encubridor de infamias. Aguarda, consumidor de la cebada, pues para ti sólo se siembra. Aguarda, cortador temprano de los montes y encarecedor de todo, pues tu encareces la cebada, con que se encarecen los portes. Aguarda trasto vanaglorioso, que ayer te contentabas con dos mulas y hoy llevas cuatro, porque ya dicen que el de dos parece hospitalero o coche del baratillo. Aguarda, que ya no hay oficialico que para igualarte no maquine cómo. Aguarda, consumidor de la sangre del pobre. Aguarda, inquietador del silencio, que por ti sólo parece el mundo batalla sangrienta. Aguarda, que tú solo tienes la culpa que valga quince cuartos un pan. Aguarda si quieres; veré la cara de quien llevas dentro, a ver si es Grande o título o Señor de algún Consejo, que sólo estos habían de tenerte, y así tuviéramos nosotros pan barato¹⁵⁸."

El discurso de la ruina económica de España acentuada por los coches no dejaba de ser una colección de tópicos más o menos repetida. La falta de árboles, de campesinos o de mulas, se achacaban a la construcción de coches, a la abundancia de cocheros y lacayos y a la utilización de muchas mulas:

Clame el monte, que en tierna edad le quitan las tiernas encinas, álamos y robles, que si criaran, multiplicaran y no valiera tan caro el carbón... Aquí dirá el que rúa coche "no importa". Clamen las campañas, llorando la falta de sus cultivadores y defensores, pues ocupados en lacayos, cocheros, mozos de sillas, y del establo o establos ejercitan la más florida edad; "no importa", dirá el que sin ser grande le parece bien el ser veinte y cuatro en lacayos. Clame el labrador y llore con cien ojos, y a su lado el pobre oficial. El labrador diciendo: "¿Dónde hallaré mulas para arar mis tierras y trillar mis panes? ¿Qué será la causa que valgan tan caras sobre no hallarse?" Los coches, respondo yo, pues en no siendo cuatro buenas y nuevas no sale el que puede a destrozar los empedrados de Madrid.

El coche provocaba además el incremento de los precios y la escasez de los productos agrícolas:

"¡Ay de mí!", dice el pobre, que mi caudal no alcanza para pan a mis hijos, porque aunque los años son buenos la cosecha del trigo es corta; no sé qué sea la causa". Yo lo sé, responde el mudo pregonero, quando valía la cebada

¹⁵⁷ *Ibidem*, pp. 374-375.

¹⁵⁸ F. Santos, *El no importa de España*, p. 74.

a cinco reales era la causa el no haber tantos coches, y valía el trigo a quince; cogía el labrador cien fanegas de trigo en medio año de empleo de diez, y pagaba campos, ayuda y diezmos; hoy halla que sembrando diez fanegas de cebada coge trescientas, y le valen más que de trigo, porque el grano de la cebada arroja mayor macolla, mayores varas y más granos, y cada grano abulta por dos de trigo, con que solamente para el gasto de su casa siembra trigo y la cebada para el sustento de tantas bestias; y el mayor daño que origina la careza de todo es el tanto de los portes, que si la cebada valiera barata también lo valieran, y esto es sin hablar del verde que se da, que ya lo más que se siembra es para ello; y si esto llegara al colmo y madurez mas cosecha hubiera; y si hubiera menos mulas, menos se gastara y aumentara parva, y aun parvas, y aquel verde no se cuenta por pan, ni aun por pescado, que es sainete de las mulas de los que podían excusarlas¹⁵⁹.

Era el número excesivo de coches el que provocaba estas anomalías, por eso el mejor remedio para ellas era impedir su uso a aquellos que no fueran nobles o altos ministros. La emulación suntuaria volvía a poner en peligro el orden social.

¹⁵⁹ *Ibidem*, pp. 74-75.

CAPITULO 8

LA USURPACION DEL COCHE

Aunque ya antes había habido alguna crítica al uso del coche, fue a partir de 1580 cuando menudearon las opiniones negativas sobre esta costumbre, que empezó a ser vista como un peligro para la estabilidad social porque significaba emulación suntuaria, ansia de ascenso social y gastos excesivos. Estas críticas fueron esporádicas y marginales hasta 1600, aunque se habían acentuado desde hacía casi una década, coincidiendo con la pragmática de 1593. Con el cambio de siglo empezaron a sistematizarse, denunciándose sobre todo, que había una extrema abundancia de coches y que en ellos iban personajes de los más bajos estratos sociales. El inicio del proceso de institucionalización de los coches en 1611 dio comienzo a un ataque furibundo contra aquellos que usaban del coche sin tener meritos para ello, contra los usurpadores que se expresó a través de diversos motivos.

1. CRITICAS AL USO DEL COCHE: ASCENSO SOCIAL Y GASTO EXCESIVO. **1580-1610**

Es significativo que las críticas al uso de los coches se hicieran frecuentes a partir de la primera pragmática de 1578 que prohibía su uso con menos de 4 caballos. Como si pretendieran reforzar la eficacia de la ley, diversos autores se lanzaron a denunciar que el uso del coche provocaba una gran competencia social y llevaba a numerosos gastos, debidos en gran manera a la particular condición femenina. Juan Costa añadía a la nueva versión de su libro que era la mujer la que

llevaba al derroche¹. Juan García, recordando la pragmática de 1578, aseguraba que cuando se prohibieron los coches, *ya no avia muger por infima que fuesse, que no pensasse, que convenia a su honra, y estimacion andar en Coche*, llegándose a andar en porfia con las mugeres principales. Unas y otras, menospreciaban marido, hijos y cuydados de su casa y su ansia por tenerlos llevaba a los esposos a empeños y deudas, *porque no bastavan las haziendas para tanta necedad, y locura*. Además, se habían inventado nuevos tipos de carruajes y había aumentado mucho la cantidad de literas². Cristóbal de Fonseca clamaba contra aquellas mujeres que por traer sus coches *tachonados de oro, ya que no pueden adornarlos con la claridad del Sol, traerán el Paje sin camisa; y sin zapatos, como si fuera mejor vestir dos tablas que las carnes de un cristiano*³. Otros, sin olvidar la cuestión de los gastos, pusieron más el acento en lo que había de emulación social, como recordaba Guzmán sobre su padre, el mercader genovés que en lugar de invertir en bienes productivos, se había dado a gastos ostentosos con los que persuadir de la solidez de su posición:

*gastó, hizo carroza y silla de manos, no tanto por la gana que dello tenía mi madre, como por la ostentación que no le reconocieran su flaqueza*⁴.

Hubo quien denunció la riqueza atesorada por contadores y pagadores del ejército, alguno de los cuales, disfrutaba de carruajes como si fuera un señor de título⁵. Diego de Guadix, aseveraba por su parte, que el coche, *llaman enespaña y enitalia a una cierta suerte de carro que vale Para yr camino mas descansadamente que yr a cavallo en una cavalgadura y ya usan desta suerte de carro para ruar y Pasearse por las ciudades, Haziendo Pavonada de autoridad*⁶. Volviendo a la mujer, tampoco

¹ Juan. Costa, *Gobierno del ciudadano, trata de cómo se ha de regir a sí, su casa y república*, 1584, p. 160.

² Juan García, *De hispanorum nobilate et exemptione*, 1588, BNM R 9284, *passim*. Se hacía eco de estos comentarios Brochero, *Discurso*, f. 40r.

³ Cristóbal de Fonseca, *Vida de Christo nuestro Señor*, 1596, BNM R 281279, *passim*.

⁴ Mateo Alemán, *El Guzmán de Alfarache*, p. 142.

⁵ Marcos de Isaba, *Cuerpo enfermo de la milicia española*, 1594, edición de C. Maqueda Abreu, Madrid, 1991, pp. 113-114.

⁶ Diego de Guadix, *Primera parte de una Recopilacion de algunos nombres arabigos...*, voz coche.

faltaron las críticas contra las hijas de los escuderos que querían ir en coche para salir de su esfera o contra las jovencitas de dudosa moral⁷.

Las críticas literarias se reactivaron a raíz de la segunda pragmática de 1593, pareciendo querer significar que las disposiciones legislativas no tenían éxito y no lograban parar la confusión social y el asalto al coche. Fue entonces cuando se consolidaron diversas ideas sobre los carruajes cuyos resultados alcanzaron gran trascendencia posterior. La mejor prueba se encuentra en la comedia lopesca escrita antes de 1600, donde aparecieron todos los tópicos negativos sobre el coche. Entre las quejas destacaba la inflación de vehículos en la corte, en cuyo Prado *hay mil regalos y coches*⁸. Un galán decía haber visto en Madrid,

*cuatro mil y quinientos
y cincuenta y siete coches
para limpiarle hartos buenos*⁹.

La crítica a la mezcla social y a la confusión de las calidades alcanzaba sobre todo a aquellos que sin sangre ni medios para ir en coche lo usaban habitual u ocasionalmente, como los pícaros, que luego veremos, o las busconas¹⁰. La literatura acabó por dibujar el ansia social por ir en coche y, a la postre, la facilidad que había para lograrlo a pesar de la ley, poniendo a la vista el desorden, el vuelco de los valores y de las calidades en todo el cuerpo social, incluso en las más ínfimas categorías¹¹.

⁷ *Flor de romances*, 1589, (fichas del *Catálogo General de la Real Academia*). Horozco decía algo parecido en *El Cancionero*, p. 232. Véase a la joven deseosa de medrar que traía Góngora en una letrilla de 1593, que aseguraba dedicar al fraile la noche y al noble el día porque tenía coche, R. Jammes, *Góngora, Letrillas*, Madrid, 1980, p. 80.

⁸ Lope, *La bella malmaridada*, 1595-1598, IV, p. 635. En su destierro de la corte, un personaje se lamentaba de lo que no había de ver más: *Adiós, templos y edificios,/ casas, plazas, calles, torres/ ocupados de hombres, damas,/ confusión, caballos, coches*, Lope, *La francesilla*, IV, p. 704.

⁹ Lope, *El castigo del discreto*, 1598-1601, VII, p. 269. En otra comedia se juntaban a las puertas del palacio gran multitud a ver a los condes y la *confusion de los coches/ apenas mirarlos dejan*, Lope, *La resistencia honrada y condesa Matilde*, 1599-1603, VIII, p. 737.

¹⁰ Lope, *Las ferias de Madrid*, 1585-1589, II, p. 435. En una fiesta en la que faltaban mujeres se ordenaba ir a un criado en coche y *podrá algunas buscar*, Lope, *El rey Bamba*, 1597-1598, V, p. 711.

¹¹ Finea y Tristán, capigorrón y criada, galanteaban como caballero y dama preocupándose ¡por el uso del coche o la silla!

A partir de 1600 entró en vigor una pragmática que permitía el uso del coche con 2 y 4 caballos, lo que condujo a un aumento de los encochados que dejaban de estar constreñidos por la ley¹². Fue entonces cuando hubo que apuntalar con más fuerza las barreras de separación entre unos y otros status sociales. Así, desde 1600, las quejas se multiplicaron, pues la visión de tanto encochado ilegítimo horrorizaba a quienes deseaban una sociedad que fuera menos flexible, en la que las distancias jerárquicas resultaran más evidentes. En este contexto, hubo quienes indicaron que la adquisición del coche todavía se mantenía dentro de ciertos límites y se había logrado frenar la confusión social, como en varias comedias cercanas al 1600 en las que aparecían mujeres deshonestas y se decía de ellas que no eran damas de coche explícitamente¹³. Pero la mayoría de los testimonios denunciaban

Tristán: Doña Finea, mi amor,
salir a caza querría.
Pongan la carroza luego.
Di con melindre, enfadada,
que piensas que estas preñada.

Finea: ¡Ay, conde, dejadme os ruego,
que tengo ciertos antojos,
y pienso que hay mayorazgo!

Tristán: Daré ¡por Dios! En hallazgo
Las dos niñas destos ojos.
¡Hola, saquen la litera!
Ahora dice un criado
que hay un macho mal domado,
que de su sombra se altera,
y yo digo que en la silla
te lleven cuatro lacayos;
tu finge algunos desmayos,
y la color amarilla.

Lope, *El mármol de Belisardo*, 1594-1598, IV, p. 544. La presión social por el uso del coche llevaba a Quevedo al negro sarcasmo: *En un carretoncillo/ y al cuello unas alforjas./ Pallares, con casquete/ y torcida la boca.* El Manco añadía cruel: *De la noche a la mañana/hay pobres que echan carroza,* en *Baile de la boda de pobres*, Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, t. III, nº 872, p. 399 y Pablo Jauralde Pou, *Francisco de Quevedo (1580-1645)*, Madrid, 1998, p. 270.

¹² De los coches de Valencia decía Joly en estos años iniciales del Seiscientos que *las gentes mediocres se unen dos para hacer uno*, Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 713.

¹³ Felicio avisaba de cierta *bellacona*,

que de noche se perfuma,
y con el manto en la boca
a cuantos habla provoca,
y todo se va en espuma.
De noche, mujer y amor,
aunque la viera en un coche;
que es comprar melón de noche

que el problema era de mayor calado. Algunos de estos nuevos encochados eran escaladores sociales sin sangre limpia que pretendían reforzar su posición a través de sus comportamientos ostentosos, como el coche, con el que ponían en evidencia a los hidalgos de limpia sangre pero pocos medios, provocando una inquietante e inédita movilidad social¹⁴. Además de estos peligrosos grupos, clara expresión del problema de la posición social de las minorías étnico-religiosas, otros sectores sociales se había unido al proceso de movilidad estamental y ostentación suntuaria a través del coche. De los corregidores decía, en 1605, el predicador Ponce de León que cuando llegaban a un pueblo iban *con menos de capa de bayeta*, pero al poco tiempo, su casa estaba,

*como colmena, su mujer en coche, y sillas sobradas en casa, y negros que la lleven, pajes, criados, lacayos; y cuando sale de lugar va rico, y lleva que comer toda la vida*¹⁵.

Brancalasso avisaba en 1609 en sus consejos al valido que para que los jueces pudieran llevar a cabo su oficio *puntualmente* habían de tener salario bastante y

a pura fuerza de olor.

Lope, *El mayorazgo dudoso*, 1598-1603, X, p. 106. Dos caballeros trataban de un tercero que había conseguido una mujer, augurando uno de ellos que, *mañana me ha de contar/ que es dama de estrado y coche*, Lope, *La quinta de Florencia*, 1600, X, p. 386. El músico Rosileo contaba al caballero Felisardo que *cierta pecante* a la que llevó a su casa, le había robado 300 reales, pero que *no era dama de silla y coche*, Lope, *Los amantes sin amor*, 1601-1603, XII, pp. 292-293. Independientemente de la carga de ironía que haya en los comentarios, el motivo está claro, en torno a 1600, el coche estaba dejando de ser un elemento de distinción social eficaz, porque era usado por personas de bajo status social.

¹⁴ Ricardo, el rico converso enamorado de Dorotea, pretendía que olvidara al pobre Leonido. Uno de sus amigos le aconsejaba que se *ría* de la pobreza, que *honre* la casa de Dorotea y la saque de su honesta *pobreza hidalga*, aquel respondía:

Bien dices.

Cuélguese aquí mis tapices,

viertase aquí mi riqueza.

Haya carroza, haya silla

en que Dorotea salga;

que aquella pobreza hidalga

al mismo suelo se humilla.

Lope, *La pobreza estimada*, 1597-1603, IX, pp. 614-615. El villano Belardo comentaba sobre la judía de la que se ha enamorado el rey: *¿Cuando vistes gente destas/ que fuese pobre jamas?/ Un coche y gentil merienda/ las trujo adonde las veis*, Lope, *Las paces de los reyes*, 1604-1612, BAE, 41, p. 577.

¹⁵ Cfr. H. Dansey Smith, *Preaching in the spanish Golden Age*, Oxford, 1978, p. 122. Al entrar de corregidor Diego Sarmiento de Acuña en Toro en 1597 encargó una silla de manos para su mujer para que pudiera devolver las visitas, C.M. Porto, *Don Diego Sarmiento de Acuña*, p. 14.

quitarles ocasiones de hurtar y tomar cohechos, debiéndoseles así prohibir el *mucho gasto de los coches, y cavallos, adereços de casa y criados*¹⁶. Junto a estos también se criticó a aquellos que pretendían ascender socialmente sin tener sangre ni medios para ello¹⁷, como decía el lacayo Monzón sentenciando que *miente el que sustenta coche/ sin renta ni señoría*¹⁸.

Además de las denuncias, no faltaron las propuestas para disminuir el número de los encochados, así en 1605, en las fiestas celebradas en Toledo por el nacimiento del príncipe, Gaspar de Barrionuevo rogaba al futuro rey:

*Quitaréis señor los coches
y quitaréis muchos males
que persuadan, que encubran,
que salpiquen, que embaraçen*¹⁹.

Quien mejor condensó todos los problemas que el uso del coche había provocado fue Quevedo en la que probablemente sea la más famosa de la diatribas anti-carruaje, el romance *Sátira a los coches*, que partiendo de la pragmática de 1611, considerada como una especie de juicio²⁰, trazaba un antes y

¹⁶ A.G. Brancalasso, *Labirinto de corte...*, p. 134.

¹⁷ Lope subrayaba que el coche y otros bienes suntuarios eran sólo un recubrimiento sin valor si no iban acompañados de la verdadera honra, así tratando del honor decía un personaje,

*Vos por vos, no valeis nada,
que estais en tela, en brocados,
en vajillas, en estrados
en oro y plata labrada,
en el huerto, en el jardín,
en mesas, en regalados
platos, en muchos criados
y en coches, bestias en fin.*

Lope, *El genovés liberal*, 1599-1608, XV, pp. 365-366.

¹⁸ Lope, *Del mal lo menos*, 1604-1609, NRAE, t. IV, p. 442. De un personaje se decía que si tuviera dinero hiciera galas y tuviera coches, Lope, *El mejor maestro el tiempo*, 1608-1614, NRAE, t. VII, p. 522.

¹⁹ Gaspar de Barrionuevo, *Romance*, en *Relación de las fiestas que la imperial ciudad de Toledo hizo al nacimiento del Principe Nuestro Señor Felipe IIII deste nombre*, 1605, BNM R 6841, f. 80r. En la caída de Franqueza se aludía a sus coches como símbolo de ostentación indebida: *¿Para que tantos vasallos,/ coches, literas, caballos,/ no pudiendo sustentallos/ metido en la fortaleza,/ señor Franqueza?*, M. Herrero garcía, "La poesía satírica contra los políticos del reinado de Felipe III", *Hispania*, nº XXIII, 1946, p. 292.

un después en su uso y daba al tiempo, carta de naturaleza a varios importantes tópicos literarios. Con el fin declarado de premiar a los buenos y castigar a los malos, aparecían para ser juzgados los personajes y los vicios que el uso del coche había extendido en la Castilla de 1600: el coche alcahuete que provocaba desorden moral, el coche del escalador social que quería aparentar, el coche masivo que se reproducía sin cesar o el coche que hacía enloquecer a su usuario. Pero la reforma había de poner coto a todos estos elementos sociales y a estas costumbres execrables, primeramente a través de un registro de todos los vehículos existentes:

*Tocóse a cuatro de enero
la trompeta del juicio
a que parezcan los coches
en el Valle del Registro.
Treinta días dan de plazo
para ser vistos y oídos,
para dar premio a los buenos,
como a los malos castigo.
Fueron pareciendo todos
dentro del término dicho
a juicio, aunque no final:
tal el sentimiento ha sido.*

La primera denuncia se enderezaba contra el coche tercero, lugar de la perdición moral:

*El primero que llegó
al tribunal contenido
fue un coche de dos caballos,
uno blanco, otro tordillo.
"Acúsome an alta voz
dijo que ha un año que sirvo
de usurpar a las terceras
sus derechos y su oficio.
"Que he sido caballo griego,
en cuyo vientre se han visto
diversos hombres armados
contra Helenas, que han rendido.
"Que cien hembras y varones
he llevado y he traído,
de día por los jarales,
de noche por los caminos.*

²⁰ Comentarios sobre la pragmática en P. Jauralde Pou, *Francisco de Quevedo*, pp. 259-263.

*"Que he visto quitar la pluma
a mil tiernos palominos;
y, sin que lleguen al sexto,
penarlos en tercio y quinto".*

El siguiente vehículo en el registro era el de un pretendiente sin medios ni para él ni para el coche, retrato del escalador social en el que se rompía la coherencia entre el rango y la forma. Este personaje se servía de un floreciente mercadeo de los coches que alimentaba los anhelos de movilidad social:

*Calló este coche, y llegó
otro, en extremo aflijido,
quejándose de su suerte,
y a estas razones dijo:
"Los que priváis con los reyes
tomá ejemplo en mí que he sido
coche excelencia, y agora
soy, como esclavo, vendido.
"Comprárame un pretendiente,
que me trae desvanecido,
desde su casa a Palacio
y de ministro en ministro.
"Tiéneme en una cochera,
adonde el agua y el frío
entran a conversación
todas las noches conmigo.
"tráese destrozado a sí,
y sus caballos mohínos,
y de ayunar a San Coche
está en los güesos él mismo."*

Los coches eran demasiado abundantes, tanto que la ley había sorprendido muchos sin terminar en el taller, cocheriles abortos que por efecto de la pragmática no habían de poder rodar:

*Más dijera, a no atajarle
cinco bizcoches movidos,
que del susto del pregón
cocheril aborto han sido.
Que se dispense con ellos
piden, y fue respondido
"Que se estén en sus cocheras",
que es condenarlos al Limbo²¹.*

Otro vehículo mostraba un tópico de gran éxito posterior, la mujer que se casaba por tener coche pero, fruto de la inestable ascensión social, perdía éste y se quedaba con un marido viejo que no quería:

*Tras éstos se quejó un coche
de que había persuadido
a una doncella a casarse
con un viejo della indigno.
Era niña y era hermosa
y agora pierde el juicio,
viendo que el coche le falta
y que le sobra el marido.*

El siguiente coche era el coche promiscuo, aquel de Olmedo y aquel por el que abogaba don Juan Serrano, un carruaje usado en bodas y bautizos, que colmaba las ansias de ir en él de familias enteras:

*Un coche pidió licencia,
atento que había servido
todo lo más de su tiempo
en bodas y en crsitianismos.*

Otros vehículos (como los coches sin acabar de fabricar), eran condenados a la inmovilidad:

*A este coche interrumpieron
cinco o seis coches mininos,
que, por menores de edad,
pretenden ser eximidos.
A éstos les condenaron
por favor, y por ser niños,
a que sirvan de literas,
o que se estén suspendidos.*

El último coche era materia de otro tópico de mucho futuro, el de los encóchados, los que vivían continuamente dentro dél, enloquecidos por haberlo alcanzado y dispuestos a no salir más de su interior, convertido en su único espacio natural:

²¹ Los vizcoches eran los coches que no habían llegado a serlo, como los vizniños, los niños no

*Tras aquestos, llegó al puesto
un coche verde, que ha sido
el sujeto a quien más debe
cierta mujer y marido.
Desde el alba hasta la noche
les sirve de albergue y nido,
y aunque duermen dentro dél,
ha dicho un contemplativo:
"Aqueste es coche imprestable,
porque ambos han prometido
no desamparar su popa
por cosa de aqueste siglo."*

Vistos los coches inmorales e ilegítimos, Quevedo dejaba para otro día los que no habían aparecido (los buenos, aquellos que habían de ser premiados con las licencias), posponiéndose también las quejas de los cocheros maleducados y los lamentos femeninos por la prohibición:

*Fueron llegando otros coches;
pero no fueron oídos,
porque tocaron las once
y se dió punto al jüicio;
dejando para otro día
los que aquí no han parecido,
las quejas de los cocheros,
de las damas, los suspiros²².*

2. LA USURPACION DEL COCHE, 1611-1630

Muchos entendieron que la pragmática no había de disminuir el numero de coches, antes bien, lo había de aumentar considerablemente al crecer el número de los que habían de querer unirse al nuevo grupo de privilegiados, lo que consecuentemente, atrajo las críticas hacia ellos²³. Aunque fueron numerosas las

bautizados que iban al limbo. El adjetivo *movidos* aludía a abortar el feto, en este caso al vehículo.

²² Quevedo, *Sátira a los coches*, 1611, pp. 1087-1089.

²³ El comentario de Tirso iba en esa línea,

Chinchilla.	Una premática nueva ha salido de importancia en materia de reforma
Don Rodrigo.	Eso será si se guarda.

críticas al nuevo encochado, no se produjo realmente una crítica absoluta del uso del coche, se lanzaron diatribas sobre todo contra aquellos que no eran cortesanos y que ni por sangre, posición social, ni medios podían o debían ir en coche, especialmente mujeres de baja alcurnia, labradores y pícaros, etiqueta que podía englobar a todos los deseosos de medro. También hay que decir que una parte de la crítica se dirigió más a denunciar de forma abstracta a los nuevos encochados que a manifestar quienes eran estos, a diferencia de las críticas de la segunda mitad del siglo, en las que se identificó más claramente a los encochados ilegítimos.

2. 1. EL COCHE DE LOS VILLANOS

Aunque ya antes había habido discusiones al respecto²⁴, entre 1600 y 1630, se debatió intensamente acerca del coche de los labradores, en paralelo a las discusiones agrarias²⁵. A pesar de ellas, no fue hasta 1619 que se permitió andar en coche de dos mulas fuera de la corte a cualquier persona que labrara 25 fanegas de tierra, dando carta de naturaleza a los deseos de los labradores de unirse a la competencia suntuaria²⁶. Esta ley duró hasta 1628, año en que otra pragmática prohibió nuevamente el uso de mulas en los coches, pragmática que se derogó a su vez en 1632, cuando se volvió a la situación de 1619. Fue en este cambiante marco legislativo que la comedia presentó su visión del coche de los labradores.

Tirso, *Quien calla otorga*, 1614, I, p. 1421.

²⁴ Los campesinos ricos habían descubierto las ventajas del coche, como evidenciaron las peticiones de Tordesillas y Olmedo en 1583 en las que se decía convenía se permitiera que *todos los que labran fuera de la corte se les de licencia para poder traer coche con mulas*, so color de aumentar la producción, cfr. C. Viñas y Mey, *El problema de la tierra...*, pp. 215-226.

²⁵ La corriente de pensamiento agrarista perdió en intensidad hacia 1620 cuando el abastecimiento cerealista se normalizó debido al equilibrio entre producción y demanda, dando paso a la corriente de pensamiento mercantilista. Tras la crisis demográfica de 1630 el precio del trigo se mantuvo y las crisis fueron puntuales. La literatura agrarista apenas tuvo manifestaciones el resto del siglo, Gutiérrez Nieto, "El pensamiento económico, político y social de los arbitristas", *RMP Historia de España*, T. XXVI, 1986, p. 300. También desapareció prácticamente el tema del coche de los villanos.

²⁶ Es probable que el coche hubiera dejado de ser un bien frecuente en ciertas zonas de ricos propietarios rurales, probablemente postergados por la institucionalización del coche. Correas traía el siguiente refrán: *Arrastrado te veas como coche de Olmedo*. Lo glosaba diciendo que *solía aver muchos coches en Olmedo, i no a kedado ia mas de uno, ke sirve a todos de llevar i traer las damas a las fiestas de Medina i otras partes*. Dado que la compilación de Correas se publicó en 1627 su referencia podría retrotraerse un par de décadas atrás al menos. G. Correas, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, p. 72.

A pesar de que algunos arbitristas estaban de acuerdo en honrarlos, los literatos no cejaron durante esos años de criticar a los labriegos encochados, o mejor dicho, de proponer a un labrador que ignoraba lo que era un coche o que lo rechazaba por impropio de su posición social. La aparición de este villano anti-coche ha de ponerse en relación con la renovación de este personaje que llevó a cabo la comedia en tiempos de Lope, cuando se produjo un cambio sustancial en la visión que de él había tenido la literatura anterior. Ya antes de 1600 pero sobre todo desde 1611, apareció en la comedia un villano enfrentado al coche. Uno de los motivos era el villano cómico, aquel que poco o nada sabía de coches. Este personaje poco despabilado, recién llegado a la corte, fue una realidad hacia 1600, cuando el éxodo rural empujó a Madrid a muchos de ellos y su presencia en las tablas provocaba la risa²⁷. Estos villanos confundían el coche con un carro²⁸ o con un dragón²⁹, pero el chiste más habitual era confundir marranos y vehículos.

²⁷ Noël Salomon, *Lo villano en el teatro...*, pp. 56-90. También J.M. Díez Borque, *Sociología de la comedia española del siglo XVII*, p. 269. El tópico pervivió hasta el siglo XVIII; Salomon citaba la obra de Antonio Muñoz, *Morir viviendo en el aldea, y vivir muriendo en la corte*, de 1737, en la que el aldeano don Pascual se extrañaba cómicamente de ver coches, *ibidem*, p. 76 n.

²⁸ Sancha al oír la palabra saltaba: *El alma me ensancha: ¿Qué es coche? Bamba le contestaba que era un carretón/ de terciopelo forrado*, Lope, *El rey Bamba*, 1597-1598, V, p. 678.

²⁹ Un campesino relataba a otro que unos labriegos habían visto,

*parado un coche orilla del arroyo
y juzgando por diez las cuatro ruedas,
alas las puertas y la lanza cola,
como jamas hubiesen visto coches
y el encerado fuese todo verde,
creyeron ser dragón que se comía
las mulas que tiraban, y tocando
aprisa la campana del concejo
fueron con chuzos a matar el drago,
y viéndole después que le llevaban
las mulas, y sabiendo qué era coche
todos al fin cayeron de sus burras.*

Tirso, *La Santa Juana*, 1ª parte, 1613-1614, I, p. 283. En otra comedia aparecía un coche en la aldea durante la noche, que despertaba al alcalde Corbato, cuya reacción era afirmarse como tal y preguntar a su hija Fenisa:

Cor. ¿Quien diabros voces nos da?
arre allá: ¿soy o no soy
alcalde?

Fen. ¿Toda la noche
a nuestra puerta roído?

..... Pero ¡jaho! ¿Quien ha venido
acá con cirios y coche?
¡El duque, padre, y la duca!

Así, aquel personaje que aseguraba que *con cuatro o seis cochinos que tuviera, que estos parieran otros, en seis años pudiera yo labrar una cochera*. El mismo dialogaba con el rey:

Rey ¿Qué sois allá en vuestra tierra?

Pelayo. Señor, ando por la sierra,
cochero soy del señor.

Rey. ¿Coches hay allá?

Pelayo. Que no;
soy quien guardo los cochinos³⁰.

Pero mucho más sutil y más eficaz en el combate contra el coche ilegítimo, fue el caso del villano ejemplar y útil que conocía y desdeñaba estos artilugios inútiles propios de la corte, retomando de paso el tópico antiurbano y anticortesano. Para los villanos, estas modas extravagantes y costosas eran una cosa ajena, frente a la que ellos mostraban su sencillez rústica³¹. Esta atmósfera anti-coche propia del campo se contagiaba a quienes allí se retiraban, como Albano, aquel noble que habiendo dejado la corte, recordaba sus tiempos en medio del lujo:

*La pompa ilustre, la cubierta plaza
de bordadas carrozas y criados
se ha resuelto a dos sillas y una mesa³².*

Tirso, *El pretendiente al revés*, 1608-1612, II, pp. 236 y 250.

³⁰ Lope, *El mejor alcalde el rey*, 1620-1623, BAE, 24, pp. 476 y 479. Véase también la edición de F. P. Casa y B. Primorac, Madrid, 1993, p. 68. También el gracioso Balón se extrañaba al oír que la reina pedía coche, creyendo que se trataba de un marrano, Tirso, *La ventura con el nombre*, III, p. 991.

³¹ Noël Salomon, *Lo villano en el teatro...*, pp. 210-220.

³² Lope, *Los hidalgos del aldea*, 1606-1615, NRAE, t. VI, p. 293. En este abandono de la corte encontramos el eco de quienes propugnaban que salieran de ella parte de sus nobles para evitar entre otros males, la existencia de tantos criados destinados a su servicio. Ya en 1611 el criado Fileto comentaba sobre la falta de brazos en el campo, idos a la corte a trabajar de cocheros y lacayos:

*Agora acabo de ver
que hay acá más de un oficio
que es vicioso su ejercicio,
y viste y come a placer.
Si no hubieran los señores,
los clérigos y soldados
menester tantos criados,
hubiera más labradores.*

En el campo, el coche rompía la correspondencia entre el ser y el aparentar, entre el rango y la forma³³, de ahí la crítica masiva que se lanzó contra su uso por los labradores. Por ello, el buen labrador despreciaba la corte y sus adherentes, como el pastor Maroto:

*Mas precio los vasallos
de mansas ovejuelas y corderos
que en coches y caballos
la adulación de hechizos lisonjeros
donde el engaño mira
que a la verdad oprime la mentira*³⁴.

No obstante, fue a fines de la década de 1620, mientras estaba en vigor la pragmática que permitía llevar coche a los labradores que sembraran 25 fanegas, cuando se produjeron las críticas más intensas en este sentido, las que hallamos en las dos comedias de *Los Tellos de Meneses*. En el marco de la formulación del villano ejemplar y útil, anclado en el pasado, favorable a la quietud estamental y poco dado a novedades, se mostraban los peligros del uso del coche para quien quería ascender de estatus social con él, justamente en el momento en el que algunos labradores parecían acercarse más a la carroza que al carro. Esta problemática del ascenso social de los labradores enriquecidos se llevaba a cabo muy habitualmente mediante la exposición de un conflicto generacional; un padre

*Vase un cochero sentado
que todo lo goza y ve:
¡mal año, si fuera a pie
con la reja de un arado!*

Lope, *El villano en su rincón*, BAE, 34, p. 152.

³³ El coche era una cosa extemporánea en el campo, cuando el príncipe Lisardo ordenaba poner carroza para llevar a su amante a un castillo, el criado le señalaba la dualidad campo-ciudad y la necesidad en cada ámbito de un vehículo distinto: *¿Carroza,/señor? Un carro ha de ser,/que la industria del poder/notables victorias goza*, Lope, *Nadie se conoce*, 1615-1621, NRAE, t. VII, p. 684. Por el contrario, el príncipe de Francia creía oír ruidos de coches y carrozas, que eran en realidad, el carro de bueyes de un villano y unos arrieros, Lope, *El saber puede dañar*, ca. 1620-1625, BAE, 41, p. 124.

³⁴ Tirso, *La dama del olivar*, 1614, I, p. 1202. Celio hablaba así acerca de sus posesiones campestres por oposición a la corte: *Aquí son estos prados los amigos;/las selvas, el palacio y la carroza,/y el silencio y verdad los enemigos*, Lope, *Con su pan se lo coma*, 1612-1615, NRAE, t. IV, p. 302. Parecidamente, decía Tomé: *Muy lindas las cortes son,/sus galas, su bizarría;/ y aquel andar tanto coche,/uno de otro en corso arando/ las calles, y festejando/ sus dueños hasta la noche*, Lope, *El galán de la Membrilla*, 1615, BAE, 211, p. 321.

ejemplar y un hijo ambicioso de nobleza deseoso de abandonar el pueblo y hacerse cortesano³⁵. Entonces, el coche subrayaba de forma primaria la oposición ciudad-campo, como explicitaba Tello:

*La carroza del señor
que cuando el techo levanta,
descubre los arcos de oro
¿no ha de tener diferencia
a un carro con seis estacas,
cuatro mulas por frisiones,
su mismo pelo por franjas,
que, cuando mucho, a una fiesta
lleva en un cielo de caña
algún repostero viejo
con las armas de otra casa³⁶?*

El viejo Tello intentaba convencer a su hijo de la necesidad de respetar los signos exteriores de los distintos estados y éste le contestaba, que él, pues hacía trabajar a otros y era rico, tenía derecho al prestigio y a ascender socialmente. En la segunda parte de la comedia, el coche volvía a ser centro de las cuitas entre el padre y el hijo. En esta ocasión, el viejo Tello reprochaba al joven haber hecho un coche de precio desorbitado para llevar a su mujer a la iglesia. Para Tello, los cien reales de la caja del coche eran una enormidad, como los clavos, la decoración o las telas, aunque más que por el dinero, Tello deprecaba contra ese coche que le sacaba de su naturaleza,

*Que si del coche me pesa,
no es por lo que haya costado,
mas porque de mala gana
paso desde labrador
a imitar con el señor*

³⁵ Noël Salomon mantenía que los dramaturgos buscaban edificar demostrando escénicamente la idea del menosprecio de corte y alabanza de aldea. Pero además, oponiéndose a los gastos en ropa, platería o coches, el villano exaltaba valores aldeanos como valores morales y virtudes económicas y nacionales; la sencillez patriarcal de antaño, el ahorro, el trabajo y la riqueza agraria. Esto hacía de Lope entre los años 1620-1630, el vocero de las ideas antisuntuarias, Noël Salomón, *Lo villano en el teatro...*, pp. 210, 218-219, 222 y 668.

³⁶ Lope, *Los Tellos de Meneses*, 1620-1628, BAE, 24, p. 512. En la segunda parte de la comedia muy parecidamente, el padre oponía los ruidos del coche a la tranquilidad campestre: *¿Quién vio rodando coches/por los sulcos de frágiles carretas,/que rompiendo pizarras, imitarán sus ruedas las cigarras?*, Lope, *Valor, fortuna y lealtad*, o *Segunda parte de los tellos de Meneses*, 1625-1630, BAE, 24, p. 535.

*la grandeza cortesana*³⁷.

Se ha argumentado que la postura de Lope era un intento de conciliar teoría y realidad social³⁸, pero a la vista de las discusiones que se produjeron en torno al uso del coche por los labradores en estos años, creemos que la postura de Lope sobre el coche estaba de forma clara contra los que pretendían acceder a este bien fuera del marco de la nobleza urbana. Si la ley favoreció a los labradores para que tuviesen coche fue debido a las fuertes presiones que las Cortes podían ejercer a través de las condiciones de millones, pero no porque en la corte hubiera una convicción profunda en ese sentido. No hubo en la ficción literaria una postura favorable a este gasto suntuario, que por lo demás, abría un nuevo frente de competencia en el campo.

2. 1. 1. El coche de las villanas

Las comedias de villanos venían a mostrar en el contexto de la revalorización del campo de los años iniciales del Seiscientos, que los campesinos debían liberarse del peso del coche y seguir vinculados a tradiciones más puras, lejos de pretensiones de salir de su esfera social. La figura de la villana cumplió muy bien con este papel porque a diferencia de la cortesana, no gustaba de amores ilícitos y acataba las reglas del amor familiar y conyugal³⁹, de donde buena parte de las razones que tenían las mujeres para ir en coche no tenían sentido en el campo, pues las villanas podían prescindir de él en su vida cotidiana y en sus galanteos. No obstante, dados los añejos prejuicios que sobre ella existían, la condición femenina tinto levemente el tema del coche villano. Así por ejemplo, a diferencia del cortesano, la dama en medio del campo se mostraba

³⁷ Lope, *Valor, fortuna y lealtad...*, BAE, 24, p. 533. Noël Salomón cita el caso, *Lo villano en el teatro...*, pp. 216 y 225-226, que también Menéndez Pelayo señaló en *Estudios sobre Lope de Vega*, Madrid, 1947, vol. III, p. 233.

³⁸ Noël Salomon mantenía que en este debate entre lo viejo y lo nuevo no había una postura clara de Lope, vacilación reflejo del compromiso que, en este problema muy concreto, parece haberse propuesto por los teóricos de la época. Para este autor, la doctrina de ascenso social de estas piezas era una conciliación entre el proceso histórico real y las normas feudales de la distinción entre clases nobles y no-nobles y estaba armonizada en algunos casos con la teoría de la „clase media“ que elaboraron la mayoría de los economistas, hostiles a la idea de igualdad, Noël Salomon, *Lo villano en el teatro...*, pp. 669-670, 673 y 676-677.

inmune a la alabanza de la aldea⁴⁰, mientras que la rústica por su parte, desconocía en general que fuera un coche, por lo que de sus tropiezos con ellos se hicieron bromas más ácidas, reflejando su inquietud y curiosidad malsanas, durante los años más intensos del debate sobre el uso del coche⁴¹.

Alguna villana honesta renunciaba conscientemente al él, como Casilda, que respondía a los requiebros del Comendador, que él no se había de fijar en una labradora, sino en una dama que,

*En coche o silla de seda
los disantos ira a misa;
no vendrá en carro de estacas*

³⁹ Noël Salomon, *Lo villano en el teatro...*, p. 311.

⁴⁰ Como Elvira, que alejada de la corte aragonesa por su hermano el Almirante para impedir que el rey la cortejara, se quejaba de la vida rústica añorando los carruajes: *Enseñada a los señores,/ al caballo, a la carroza/ y al coso de Zaragoza/ .../ Más quiero, aunque sean mejores/ para algún discreto oído,/ oír de un coche el ruido,/ que cuarenta ruiseñores*, Lope, *Guardar y guardarse*, 1620-1625, BAE, 34, p. 385. Para Morley es obra probable, nº 335.

⁴¹ Lope traía a la villana extasiada que al oír la palabra coche saltaba, como Sancha, *El rey Bamba*, 1597-1598, V, p. 678. Quevedo escribía hacia 1606 un romance titulado *Labradora haciendo relación en su aldea de todo lo que había visto en la corte*, en el que aparecía el coche en varias ocasiones, sorprendiendo a la aldeana. Esta decía que había visto un carro donde iba la reina, un coche con mocetonas frescas y un cherrión donde iban las damas de la reina, Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, t. III, nº 777, pp. 120-121 y P. Jauralde Pou, *Francisco de Quevedo...*, p. 165. Esas designaciones, bien inadecuadas, debían mover a risa al lector y mostraban que ya desde la elección de sus vocablos, la campesina era incapaz de apreciar las calidades puestas en juego, de discernir las escalas. En 1618 la pastora Firela confundía el coche de una dama con un carro; Carlín le aseguraba que el vehículo se llama carroza, pero ella insistía llamándola carreta, aunque tachonada, Tirso, *Esto sí que es negociar*, II, p. 707. La villana Antona también confundía los usos de la corte y hablaba de unas faldas que sirvieran/ de encerado a un coche, Lope, *El cuerdo en su casa*, 1606-1612, BAE, 41, p. 445. La labradora Toribia confundía también unas enaguas con la funda del coche, Tirso, *Habladme en entrando*, 1625, III, p. 1233. La campesina Diana heredaba el ducado de Urbino y temerosa hasta verse segura en él, fingía ser tonta. Antes de entrar en la ciudad rechazaba el coche,

Camilo. *Allá tendras las galas que convienen
a las que vuestro estado y nombre tienen.
Venid, señora al coche,
Porque entreis esta noche,
si es posible, en Urbino.*

Diana. *Que no, señor; yo tengo mi pollino*

Lope, *La boba para otros y discreta para sí*, 1620-1635, BAE, 34, p. 524.

A partir de los años 1630 disminuyó su presencia y aunque el tópico sobrevivió largos años, la villana tonta como el villano, dejó de ser habitual en las obras literarias, así, en Calderón no se encuentran campesinas estimuladas con la visión del coche, lo que muestra que el tema dejó de tener interés. No obstante, el chiste del coche confundido con la carreta aparecía en boca de criadas de la corte, como Gileta, sirvienta de palacio convertida en princesa de Mantua, *El acaso y el error*, I, p. 739. También en *La señora y la criada*, 1636, I, p. 857.

*de los campos a las viñas*⁴².

Aunque también hubo labradoras con pretensiones de usarlo⁴³, como aquella que preguntaba en medio del galanteo si había de ir en coche y don Juan le contestaba que también lo iría en carroza⁴⁴. Entre las que lo lograron, no dejó de subrayarse su extemporánea situación, porque no sabían a ciencia cierta comportarse dentro de él⁴⁵, no parecían muy afectadas por sus posibilidades, como aquella labradora que no admitía a don Lucas, que intentaba convencerle, *llevaréte a Madrid, traeréte en coche*⁴⁶.

2. 1. 1. 1. La villana de Getafe

Ese era justamente el caso de la protagonista de la obra de Lope, *La villana de Getafe*. Comedia de enredo amoroso con final en boda en la que el contraste

⁴² Lope, *Peribañez y el comendador de Ocaña*, 1609-1612, BAE, 41, p. 291.

⁴³ La labradoras Finea y Laurencia, comentaban la llegada a la aldea de los condes. Finea, la hidalga pobre, destinada a casarse contra su voluntad con el hidalgo, escuchaba como Laurencia, anhelante del aparato con que venían los condes, le incitaba: *La Corte que viene aquí/ y el lugar de galas lleno/ te habrá del pecho sacado/ los intentos de don Blas./ Ya pensamientos tendrás/ de silla, coche y estrado*, Lope, *Los hidalgos del aldea*, 1606-1615, NRAE, t. VI, p. 292.

⁴⁴ Tirso, *La villana de Vallecas*, 1618 o 1620, II, p. 819.

⁴⁵ Muestra de la inadecuación de la villana al coche aparecía en el caso de la labradora de Barajas Jacinta, hija del conde de Nápoles. Esta era paseada en el vehículo por Carlos, suscitando la envidia de la dama de la corte y de su criada, especialmente cuando contaba cómo el galán le había puesto en el coche *con muchos regalos*. Lisarda, la dama enamorada de Carlos, como su criada Isabel, se morían de celos viendo el indebido, -al menos en parte- ascenso social de la villana y deprecaban enfurecidas. La una, llena de envidia, exclamaba: *Darle coche, y como en jaula, gorjear bachillerías, parecen caballerías/ del mismo Amadis de Gaula*. La otra se distanciaba de la villana y la emparejaba con un pícaro: *Allá con la barajeñalque en el estribo llevó, /hable el pícaro; que yo/ soy cortés y madriñeña*, Lope, *Al pasar el arroyo*, 1616, BAE, 24, pp. 401 y 403. Aunque no fuera en coche, todo lo que recordaba al coche en el entorno de la villana era risible, así el buen labrador perdonaba a Junipero haber cortado el pie de uno de sus cerdos para guisárselo a un fraile, asegurándole que había de matar un lechón para el convento y que su mujer se había de encargar de hacer el menudo para la noche, a lo que el inocente Junipero respondía que *merece andar en un coche/ tan excelente mujer*, Lope, *El serafín humano*, 1610-1615, BAE, 178, p. 53. El chiste estaba en la confusión entre *puerco*, *cochino* y *coche*. Otra labradora, Toribia, describía como villana ignorante, su ida en carreta con un joven emulando el galanteo en coche. Relataba como subía en la carreta e intentaba galantear con ella, que poco práctica en lides amorosas cortesanas, *con un brinco de la carreta saltaba y desaparecía*. Luego hallaba otro galán más cortés que se tendía *a la larga* en la carreta y se dormía *roncando como un cochino*, mientras el vehículo también *chillaba y groñía*, Tirso, *Habladme en entrando*, III, 1224-1225. Todo un *ars amandi* campestre que debía arrancar carcajadas de los cortesanos.

⁴⁶ A. Hurtado de Mendoza, *Getafe*, 1621, en edición de H.E. Bergman, *Ramillete de entremeses y bailes*, Madrid, 1984, p. 85.

de linajes entre don Félix y la villana Inés se resolvía e favor de la aldea, gracias a la capacidad de Inés para urdir engaños⁴⁷. Punto central del argumento era la contraposición corte/aldea típica de las comedias de villanos. Aunque de forma excepcional ganaba la aldea, eso no ponía en cuestión los valores institucionales de la nobleza, ya que había sido el caballero don Félix quien no había hecho honor a ellos al dejarse llevar por el dinero y la pasión amorosa. Lope subrayó la tensión social en la obra mediante las repetidas apariciones del coche. Su presencia reforzaba el status de cada personaje, mientras sus idas y venidas estaban sometidas a los mismos cambios y equívocos que la acción de la obra⁴⁸. Su primera aparición tenía lugar cuando don Félix prometía galas a la villana y le ofrecía el coche,

Inés. ¿Qué dices?
 Félix. La verdad te digo, Inés;
 traeré un coche de camino.
 Inés. ¿Coche?
 Félix. Para ti también.
 Inés. ¿Para mi? ¡Válgame Dios!
 Y que en la corte andaré
 coche acá, coche acullá⁴⁹.

⁴⁷ Lope, *La villana de Getafe*, 1613, edición de J.M. Díez Borque. Un resumen en *idem*, "De la villana que casó con noble", J.A. Martínez Berbel, R. Castilla Pérez (eds.) *Las mujeres en la Sociedad española del Siglo de Oro: ficción teatral y realidad histórica*, Granada, 1998, pp. 471-492. Véase también Victor Dixon, "Lope's *La villana de Getafe* and the Myth of Phaeton; or the coche as Status-Symbol", S. Bacasisse, B. Bentley, M. Clarasó y D. Gifford (eds.), *What's Past is Prologue. A Collection of Essays in Honour of L.J. Woodward*, Edimburgo, 1984, pp. 33-45 y 157-161. Don Félix declaraba su amor a Ana, dama a quien pretendía un tercero, don Pedro. Camino de Sevilla, don Félix se enamoraba y prometía matrimonio y coche a Inés, villana de Getafe, que a su vez era pretendida por el aldeano Hernando. Tras su estancia en Sevilla, don Félix volvía a la corte a casarse con Ana. Enterada de ello Inés, le seguía (y a ella Hernando) y entraba a servir en casa de doña Ana, mientras que Hernando lo hacía como cochero en la de don Félix. Inés lograba desbaratar un intento de matrimonio acusando a don Félix y a su criado de moriscos. Mientras tanto, don Félix se enamoraba de Elena, provocando que Inés hubiera de urdir otro engaño para deshacer este segundo matrimonio. Entonces, Inés se hacía pasar por un primo de doña Elena venido de Indias con el que se había concertado matrimonio, aunque se le había dado por muerto. Para hacerse pasar por este caballero, doña Ana ayudaba a Inés. Don Félix volvía a enamorarse de doña Ana, mientras Hernando era rechazado por Inés, que sufría viendo como la desigualdad social se imponía entre él y don Félix, que a su vez rehusaba su amor por pobre y desigual en la sangre, tras la confesión de su verdadera personalidad. Pero Inés aprovechaba la falsa venida del indiano para hacer creer que le traía 40.000 ducados de dote de dos tíos suyos de Indias; don Félix caía en la trampa y sus prejuicios de sangre y casta se desvanecían a favor del dinero. La comedia finalizaba con la boda de Ana con don Pedro, Elena con su primo verdadero, que llegaba de veras, Inés con don Félix y el cochero Hernando con la criada Julia.

⁴⁸ *La villana de Getafe*, pp. 35 y 44.

⁴⁹ *Ibidem*, pp. 120-121.

En esta ocasión inicial Inés mostraba su distancia social respecto al coche; al oír la palabra la repetía, quedando momentáneamente embelesada. Al recuperar el habla volvía a su espacio conocido y enderezaba la frase que se decía a los puercos en su pueblo. El vehículo volvía a aparecer cuando don Félix regresaba de Sevilla y uno de sus criados paraba en Getafe. Por él se enteraba Inés de la vuelta de don Félix y de como efectivamente traía *un coche muy galán para la novia*. Ya al servicio de doña Ana, de quien se había convertido en criada, Inés montaba en el coche como tal⁵⁰ y volvía a representar a la villana que extrañaba el vehículo y su uso⁵¹. Pero el contraste entre sus deseos y la realidad no podía ser más sangrante, por segunda ocasión, el uso del coche era una vuelta a sus referencias ideológicas, a su pueblo. Pero el clímax de la frustración cocheril de Inés llegaba después, cuando al declararse a don Félix y recordarle su promesa de coche, este le proponía que se casara con el cochero Hernando⁵². Sin coche, condenada a casarse con un criado, Inés no lograba afianzarse en el vehículo. Entretanto, don Félix seguía jugando con el coche y los amores. Despechado por doña Ana, se lo enviaba a Elena. Finalmente, era el cambio en la naturaleza de don Félix, no en la de Inés, lo que alteraba la situación, cuando el caballero, olvidando sus valores, caía en el engaño la dama creyendo que esta tenía una dote de 40.000 ducados. Nuevamente ponía el coche en movimiento, pero esta vez para acompañar su casamiento con la villana⁵³.

⁵⁰ Entonces espetaba a don Félix: *la palabra habeis cumplido;/ ya no tengo que quejarme*, *Ibidem*, pp. 127 y 159.

⁵¹ ... *El coche me ha mareado,/como soy en ellos nueva./No traigo más que decir./¿Quién me trujo de las eras/ a pasar de trillo a coche?*, *Ibidem*, p. 163.

⁵² Inés se descomponía al oírlo:

*¿Yo cochero? ¡Qué bien cumples
tus palabras desiguales!
¡Qué bien las obligaciones
en que te he puesto, tan grandes!
El coche me prometiste;
¿quién dirá que es engañarme
que, prometiéndome coche,
con el cochero me pagues?*

Ibidem, p. 208.

⁵³ *Ibidem*, pp. 218-219.

Como villana que era, Inés aparecía en general ajena al coche y sus posibilidades, menos consciente que doña Ana y Elena, auténticas damas de la corte⁵⁴. Su moderado interés por el coche era también una forma de aceptar su status social, de declarar tácitamente que no le pertenecía verdaderamente y que su logro, como el casamiento, contaba con la inestimable colaboración del noble que no hacía honor a su status.

2. 1. 1. 2. El coche de Sancho, Teresa y Sanchica

Mucha más carga crítica presentaba el asunto del coche en el episodio cervantino, en el que se jugaba con los tópicos del ascenso social y la honra de la mujer. Como es sabido, al verse gobernador, Sancho subía a otra esfera social en la que entendía que debía cambiar de montura, así, escribía a su mujer dándole una escueta orden:

has de saber Teresa, que tengo determinado que andes en coche, que es lo que hace al caso; porque otro andar es andar a gatas.

También le decía: *mujer de un gobernador eres: ¡mira si te roerá nadie los zancajos!* A raíz de la carta y los presentes de la duquesa, Teresa también entraba en otra esfera, como su marido. Primero quería que le trajeran de Toledo o Madrid un verdugado para honrar el gobierno de su marido, pero un poco insegura, comentaba que, enojándose, se había de ir a esa corte y echar un coche como todas, que la que tiene marido gobernador muy bien le puede traer y sustentar. Ahí terciaba la hija, Sanchica:

-¡Y como madre! ... Pluguiese a Dios que fuese antes hoy que mañana, aunque dijese los que me viesen ir sentada con mi señora madre en aquel coche: „¡Mirad la tal por cual, hija del harto de ajos, y cómo va sentada y tendida en el coche, como si fuera una papesa!“. Pero pisen ellos los lodos, y ándeme yo en mi coche, levantados los pies del suelo. ¡Mal año y mal mes para cuantos murmuradores hay en el mundo, y ándeme yo caliente, y ríase la gente! ¿Digo bien, madre mía?

⁵⁴ Doña Ana, abandonada, inquiría del cochero si la nueva amada iba mucho en coche, del que efectivamente había tomado posesión, pues andaba en él muchas veces, como le confirmaba Hernando, *Ibidem*, pp. 180 y 198.

La madre le afirmaba en su idea y le aseguraba que Sancho no había de parar hasta hacerle condesa. Poco después, medio enloquecida Teresa con el deseo de ascender socialmente, escribía a la duquesa:

Yo señora de mi alma, estoy determinada, con licencia de vuesa merced, de meter este buen día en mi casa, yéndome a la corte a tenderme en un coche, para quebrar los ojos a mil envidiosas que ya tengo... porque me estan bullendo los pies por ponerme en camino, que me dicen mis amigas y mis vecinas, que si yo y mi hija andamos orondas y pomposas en la corte, vendrá a ser conocido mi marido por mí más que yo por él, siendo forzoso que pregunten muchos: "¿Quién son estas señoras deste coche?", y un criado mío responder: "La mujer y la hija de Sancho Panza, gobernador de la ínsula Barataria", y desta manera será conocido Sancho, y yo seré estimada, y a Roma por todo.

En su carta a Sancho, Teresa subrayaba la misma idea, asegurándole que la duquesa le había de poner al corriente del deseo *que tengo de ir a la corte: mírate en ello y avísame de tu gusto, que yo procuraré honrarte en ella andando en coche*⁵⁵.

El asalto al coche de los Panza ha llamado poco la atención, mucho menos que la aparición del coche en la primera parte de la obra⁵⁶, a pesar de que los comentarios de Cervantes se cuentan entre los más acres de la época, aunque embebidos en la gran burla a Sancho y Teresa. En nuestra opinión, para Cervantes no era indiferente que montaran unos u otros en el coche, pues no era muy partidario de que se extendiera su uso, como sucedía en la Castilla de 1614.

⁵⁵ Cervantes, *El Quijote*, II, XXXVI, p. 931, L, p. 1042 y LII, pp. 1058-1059.

⁵⁶ Para Brioso Santos, en las cartas se detallaba un fallido intento de encumbramiento campesino de la mujer de Sancho que, en formas más serias, era explorado por la comedia nueva en esos días. La maniobra requería la mudanza a la corte ducal y la posesión de potentes herramientas sociales y urbanas como el coche o los vestidos, Brioso Santos, *Sevilla en la prosa...*, p. 318 n. En otra ocasión en la que Brioso Santos se ocupa con mayor detenimiento del asunto, destaca otros temas, destacaba entre ellos que la intención de Cervantes no residía en autorizar o no el uso de carroza a los plebeyos ricos o a los nuevos funcionarios, sino en mostrar que cuando los nobles antiguos abdicaban moralmente en labriegos expertos en el buen gobierno, tanto los unos como los otros merecían intercambiarse momentáneamente sus respectivas suertes sociales, o cuando menos, éstos se hacían acreedores de ciertas prerrogativas de los aristócratas, como la tan preciada de andar en coche, que podían igualmente ser detentadas por los plebeyos. Ni Sancho ni Teresa eran reprendidos por sus pretensiones, ni se les autorizaba a cochizar, más bien se daba a entender que la aldeana no era peor candidata a ruar coche que los nobles que gobernaban indignamente y engañaban a los inocentes, Brioso Santos, "Una nota socio-histórica...", pp. 37-49.

Cabe recordar sus anteriores opiniones al respecto. Hacia 1604-1606 había comparado el coche con un alcahuete, antes que Quevedo y que otros autores⁵⁷. En 1611 había traído a dos prostitutas que se lamentaban de la prohibición del uso del coche en mujeres de su status, justificando la pragmática para separar a las señoras de las que no lo eran, un tema candente esos años. Mantenía además que debido a los coches andaba *muy decaída la caballería* en España, *porque se empanaban diez o doce caballeros mozos en un coche y azotaban las calles de noche y día, sin acordarseles que había caballos y jineta en el mundo*. Por eso, era de opinión que si se quitaran los coches, los jóvenes habían de volver al *ejercicio de la caballería, con quien sus antepasados se honraron*⁵⁸. Cervantes pues, no sólo había sido el primero que acusó formalmente al coche de alcahuete, sino que era uno de los pocos autores de ficción, junto a Tirso, que había responsabilizado al uso del coche de olvidar la caballería. Cervantes no era partidario de que se encochara cualquiera, antes bien, consideraba que el coche era atributo del cortesano, del poderoso⁵⁹. Pero tampoco estaba a favor de extender el uso del coche, muy al contrario, ni de dejarlo en mano de los campesinos enriquecidos opuestos en su conducta moral a los señores. Cervantes criticó en todos el uso del coche como un elemento excesivo, como una moda fuera de orden, mediante lo carnavalesco, como hizo con todo el episodio Baratario. Fue así, como pudo depotricar contra ese uso que había llevado a que en la corte nadie quisiera *andar a gatas*. El coche de Sancho, Sanchica y Teresa era una inversión social típica en la que momentáneamente se asistía al triunfo del pobre diablo durante el breve periodo de inversión⁶⁰. Esto

⁵⁷ Cervantes, *El Licenciado Vidriera*, edición de J.B. Avalle Arce, *Novelas ejemplares*, Madrid, 1982, vol. II, p. 126.

⁵⁸ Cervantes, *El vizcaíno fingido*, p. 100.

⁵⁹ El coche era lo cortesano, lo poderoso, lo sofisticado, por contraposición con lo pobre, lo bajo, como decía el duque a don Quijote, asegurándole burlescamente que le *vienen a buscar de lueñas y apartadas tierras, y no en carrozas ni en dromedarios, sino a pie y en ayunas*, *Don Quijote*, II, 36, p. 935. Cervantes había vivido en 1609 frontero de Francisco Daza, uno de los más afamados maestros de hacer coches, en la calle de la Magdalena, sabía muy bien de la presión social existente por ir en ellos y sabía también de la existencia de las licencias y las prohibiciones, que es de lo que a fin de cuentas se burló, sirviéndose para ello de unos personajes prototípicos en el contexto del momento. Para la vivienda de Cervantes, Luis Astrana Marín, *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, 1956, t.VI, pp. 333-339.

⁶⁰ Agustín Redondo, "La tradición carnavalesca en *El Quijote*", en J.Huerta Calvo, (ed.), *Formas carnavalescas en el arte y la literatura*, Barcelona, 1989, pp. 153-181.

permitía decir las cosas con cierta acritud, pero solapadamente, entre risas. Y lo que Cervantes decía era que el coche había creado una nueva élite cortesana que predisponía a la imitación social y que fomentaba la inmoralidad.

En ese sentido, era definitivo el lenguaje que usaban los Panza, un lenguaje que en su crudeza carnavalesca, entre carcajadas, ponía en tela de juicio la verdad oficial, que en este caso era la centralidad que había adquirido el coche en la sociedad cortesana. Cervantes entendió esto perfectamente y comprendió muy bien que significaba la institucionalización del coche, ahí estaba el rotundo aserto de Sancho, *porque otro andar es andar a gatas*, que hay que leer en su literalidad burlesca; en la sociedad cortesana, plena de concurrencia simbólica, no ir en coche era como gatear. A más abundamiento, los comentarios de la madre y la hija echaban por tierra la correspondencia entre el ser y el parecer, nudo del debate del coche justo y, repletos como estaban de segundos sentidos sobre la honestidad del ir en coche. En cuanto a lo primero, hay que recordar que aunque Sanchica se autodenominaba *hija del harto de ajos*, se imaginaba que gracias a la posición de su padre, iba *sentada y tendida en el coche, como si fuera una papesa*, y que mandaba a los otros, a los maldicientes, a que *pisen ellos los lodos*, mientras ella se elevaba socialmente: *ándeme yo en mi coche, levantados los pies del suelo*. Teresa por su parte, anhelaba también *tenderse* en su coche y con ello, como su hija, *quebrar los ojos a mil envidiosos* que ya tenía. Las expresiones usadas eran en todo opuestas a la cortesanía del ir en coche y a los comportamientos distinguidos de los caballeros y las damas, aunque al mismo tiempo, pudieran retratar a algunos de aquellos que, yendo en coche como los Panza, ya no andaban más a *gatas* en la corte.

Pero Cervantes no sólo ponía en evidencia la ruptura de las reglas del decoro de algunos encochados, además depotricaba acerbamente contra la inmoralidad de este uso, como se aprecia en todos los dobles sentidos que ponía en boca de Sanchica y Teresa⁶¹. En el contexto del coche honesto que se estaba fraguando en esos años (completamente opuesto al coche deshonesto, objeto de

⁶¹ Según Nadine Ly, en las palabras de Sanchica había un claro contenido erótico porque en coche solían andar las mujeres de mala vida y por la afirmación de que Teresa sabía hilar, Nadine Ly, *El Quijote*, vol. II, p. 195. Aunque interesante, el razonamiento es, en parte inexacto e insuficiente.

innumerables críticas), las alusiones de las dos mujeres cuestionaban todo el edificio del coche cortesano. Las impulsivas declaraciones de la madre y de la hija en el sentido de que habían de ser más conocidas en la corte por ir en coche, que el mismo gobernador, no dejaban de tener un salaz doble sentido, teniendo en cuenta las precauciones y las advertencias que por esos años se daban a las damas de la corte para que se diferenciaban claramente de las que no lo eran. La anécdota cocheril mostraba la genial ambivalencia cervantina, la burla y la denuncia en varias direcciones. Aunque Cervantes no dijo nada extraño para un lector de su época, el episodio del coche de los Panza era una carga de profundidad que denunciaba el cariz que había tomado la sociedad cortesana, debido tanto a los que estaban arriba, como a los que pretendían subir. Cervantes se valía de estos precisamente para lanzar una crítica al uso del coche mucho más rotunda y totalizante que las cientos de diatribas aparentemente más virulentas que se escribían contra los que se encochaban sin merecimiento.

2. 2. EL COCHE DE LOS PICAROS Y OTROS USURPADORES

Maravall incluyó el uso del coche dentro de lo que denominaba la usurpación de los símbolos de las clases elevadas. Según él, al pícaro y en general a los miembros de las nuevas capas de enriquecidos que aspiraban a promocionarse socialmente, no les era fácil servirse del caballo, razón por la que el coche era tan estimado. Este, tenía una gran ventaja a efectos de prestigiar a su dueño: contaba más y era más autorizado. Nada más adecuado para aquellos que pretendían usurpar los símbolos de los poderosos que mostrarse al público de la calle al modo de los ricos, de ahí que el coche tuviera una relevancia tan grande o mayor que otros medios usados por los pícaros para ganar sus metas ascendentes⁶². En realidad, el coche contaba tanto o más que el caballo u otros bienes no sólo por su mayor valor, sino porque el proceso de institucionalización de su uso creaba una capa de privilegiados netamente separada del resto, cuyos miembros se convertían en los más conspicuos cortesanos. Las licencias venían a dar certificados de nobleza, lo que provocó una enorme emulación en muchos grupos sociales y amplias críticas al respecto.

⁶² J.A. Maravall, *La literatura picaresca desde la historia social*, Madrid, 1986, pp. 583-590.

2. 2. 1. Oficiales viles y picaros en coche, 1599-1620

Las críticas se dirigieron pues, contra aquellos elementos sociales sin calidad suficiente para poder ir en coche, pero con suficientes medios económicos para hacerse con uno o para usarlo y contra aquellos otros que sin sangre ni medios, también lo usaban. Ambos era usurpadores en el sentido que aducía Maravall, inconformistas con su posición social, a diferencia de la masa de los que no podían encocharse, que simplemente abominaba de los coches⁶³. A unos y a otros, el uso del coche les daba un lustre inmerecido, que iba en detrimento de la estima social de aquellos hidalgos pobres pero de limpia sangre, como se veía en las consejas de la criada a su joven señora cuando le encarecía un galán con coche y silla y le aconsejaba desechar a Bruno, el futuro santo, por pobre:

*Agarra una señoría,
visita esposas de grandes,
llevente en silla a la iglesia
y en carroza por las calles.
quedese Bruno por bruto,
y pues es pobre...*⁶⁴

Junto a estos ricos, de sangre quizás aun noble, se encontraban otros que vivían de oficios viles pero que gracias a sus medios podían hacerse con un carruaje, redondeando su status más que dudoso, como los mercaderes. Cervantes traía a uno *muy rico* cuyos hijos, estudiantes en el colegio de la Compañía de Jesús, iban y venían *con tanto aparato, en sillas si hacía sol, en coche si llovía*⁶⁵. Más acremente, por tratarse de una época más conflictiva (cuando se estaban dando licencias a comerciantes sevillanos), Lope traía al comerciante deseoso de abandonar sus obligaciones buscando echar vehículo,

⁶³ Así, para Brochero el común sentir del vulgo hacia los coches se debía a la envidia por carecer de ellos, pues *los que no pueden sustentarle son los que abominan este uso*, Brochero, *Discurso*, f. 6r. Otro escribía: *Querer negarlo es lo mesmo/ que decir mal de los coches/ los que no pueden tenerlo*, Moreto, *San Franco de Siena*, BAE, 47, p. 198.

⁶⁴ Tirso, *El mayor desengaño*, 1621, II, p. 1197.

⁶⁵ Cervantes, *Coloquio de los perros*, J. B. Avallé Arce, *Novelas ejemplares*, vol. II, p. 261.

*Randas y cambrayes vendo ...
 comence sin una blanca
 y a la primera flota pienso
 enviar cuarenta fardos,
 y tres doblando el dinero,
 cargar dos naves que valgan
 siete mil y cuatrocientos,
 luego compro mi lugar
 y en un coche me paseo⁶⁶.*

De creer a Tirso otro vil oficio que se encochó por aquellos días fue el pastelero:

*no se tiene por honrada
 mujer que no se cochea,
 y tan adelante pasa,
 que una pastelera dicen
 haber comprado una caja,
 tirada de dos rocines
 que traen la harina que gasta,
 en que sábados y viernes
 se pasea autorizada,
 pues en viniendo el domingo,
 hasta el fin de la semana,
 trueca el coche por el horno,
 y el abano por la pala.
 Los mozos que pastelizan,
 son cocheros por su tanda,
 con que nuestra pastelera
 va, aunque gorda, sancochada⁶⁷.*

También se criticó por ir en coche a los *médicos barbones*⁶⁸ y se denunció la vanidad de *la mujer de un sastre en un coche*⁶⁹. A buena parte de estos

⁶⁶ Lope, *El premio del bien hablar*, 1624-1625, BAE, 24, p. 503.

⁶⁷ Tirso, *Quien calla otorga*, 1615, I, p. 1421. Obsérvese el sarcasmo de la metonimia pues caja era también el nombre que recibía el habitáculo del coche.

⁶⁸ Barbadillo, *El coche mendigón*, pp. 363-364. Comentarios sobre la novedad de las literas en los médicos en Lope, *Lo que pasa en una tarde*, 1617, NRAE, t. II, p. 324. Franciosini decía de la carroza que era un *istrumento noto a ogni cittadinuzzo e medicuzzo*, Lorenzo Franciosini, *Vocabolario español e italiano*, 1620, *apud*, S. Gili Gaya, *Tesoro Lexicográfico*, Madrid, 1947.

⁶⁹ S. Jacinto Polo de Medina, *Las tres diosas*, en A. Balbuena Prat, *Obras completas de Salvador Jacinto Polo de Medina*, Murcia, 1948, p. 240. Recordemos que también Quevedo se preguntaba: *¿cómo supieran condenarse las mugeres de los Sastres en su rincón, si no fuera por el desbanezimiento de verse en coche?*, Quevedo, *Infierno*, p. 166.

personajes se les vaticinaron dificultades económicas por ir en coche, poniendo en cuestión a la postre, su estima social:

*Ay quien el coche sustentar no puede;
y se pasea en el, con lo de rueda⁷⁰.*

Pero tanto o más que contra estos personajes cuyas posibilidades financieras les podían permitir el uso del coche, las críticas se enderezaron contra aquellos otros encochados que decididamente venían de los más bajos status sociales, como representantes⁷¹, o falsos hidalgos. Estos pugnaban tanto por aparentar que podían ir en coche que en tono de chanza se decía que estaban obligados a ir en él *una vez al año, aunque sea en la arquilla o trasera*. Mas si alguna vez lograban ir *dentro*,

es de considerar que siempre es en el estribo, con todo el pescuezo de fuera, haciendo cortesías porque nos vean todos y hablando a los amigos y conocidos aunque miren a otra parte⁷².

Incluso el pícaro hacía del coche una de sus metas, deseoso de olvidar el coche de los pobres de la germanía, es decir, el caminar a pie⁷³. De hecho, en coche encontramos a los Guzmanes, a Onofre y a Pablos. Algunos alquilaban el coche para trasladarse como un caballero, como hacía Guzmán de Alfarache para ir a

⁷⁰ Anónimo, *Copia de una relacion corriente y el uso, escrita a un Señor, por un curioso de esta Corte, en que le refiere lo fantastico y verdadero, en los trages, y adornos della. Notanse las faltas, y las sobras; en quanto unos gastan, lo que no tienen, y otros tienen lo que no gastan*, s. a., en Simón Díaz, *Fuentes...*, p. 411.

⁷¹ Los representantes también trataban de ir en coche. En el cambaleo *llevan a ratos a la mujer a cuestas y otras en silla de manos*, pero en las más numerosas compañías, *unos piden mulas, otros coches, otros literas, otros palafrenes, y ningunos hay que se contenten con carros, porque dice que tienen malos estómagos. Sobre esto suele haber muchos disgustos*, Agustín de Rojas Villandrando, *El viaje entretenido*, 1603, edición de J. Joset, Madrid, 1977, vol. I, pp. 153, 155-156. En una sátira a Felipe III, *Dialogo entre Pluton y Charonte*, se leía: *Vengan los comediantes en mi coche/ y dese aquestas damas la litera/ y ande la procesion a troche y moche*, BNM Mss. 17858, f. 298bis.

⁷² Quevedo, *La vida del Buscón llamado don Pablos*, 1626, edición de F. Lázaro Carreter, Salamanca, 1965, pp. 159-160.

⁷³ J.L. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo*, voz coche, p. 207, con una cita del *Buscón*: *"Y en llegando a ese lugarcillo del diablo nos remiten a la sopa y al coche de los pobres en San Felipe"*.

Sevilla o montaban en él para pasear por la corte⁷⁴. Aunque no fuera posible tener uno, era una pretensión constante, como ilustraba el protagonista de *El Buscón*, que hacía creer a dos busconas que tenía coche cuando se acercaba a una gran casa en el que había uno delante aparcado a la puerta y les aseguraba que ambos eran para servirlos⁷⁵. Onofre por su parte, exclamaba que con lo que ganaba escribiendo cartas *en un coche podía andar según me manaban dineros*⁷⁶.

Como señaló Maravall, a fin de fingir un estado que en la jerarquía social no sólo no era el suyo, sino que ni en el mejor de los casos le sería dado llegar a conseguir, el pícaro, como el advenedizo, gastaba todo su dinero cuando lograba tenerlo, de forma provisional y externamente, tratando de insertarse en el régimen de la economía señorial de fuertes gastos mayores que los ingresos, en una especie de tendencia marginal al consumo que inspiró en el XVII a toda la sociedad, enfrascada en una carrera por el gasto ostentoso. Pero el intento de usurpar de forma sistemática los signos de los poderosos acababa en malos resultados, según los propios principios del sistema, de ahí que la literatura picaresca acentuara los rasgos de presentación cómica de la aberración corroborando así la inadecuación de tales signos al sujeto usurpador⁷⁷. Esto era lo que les sucedía al personaje de Liñán, a los de Barbadillo y a otros. El pícaro confundía las fronteras entre el sueño y la realidad, que se le presentaban difusas, particularmente si se trataba de una mujer. En este sentido, se procedió a mostrar ejemplarmente cuál era el resultado esperable de aventurarse a usurpar un bien que a la mayoría no le correspondía por su sangre ni por su oficio. Gracias a esta peculiar justicia poética, los que habían ascendido tan rápidamente, sin observar las calidades, caían con la misma rapidez que subieron, de modo que, con mucha frecuencia, la excursión cocheril del pícaro acababa mal. El que pretendía mudar de estado experimentaba en carne propia un final moralizador

⁷⁴ Mateo Alemán, *Guzmán de Alfarache*, p. 844. El fraile preguntaba al segundo Guzmán, subrayando su facilidad para usar del coche: *¿Piensas que ir al cielo es subir en coche y pasearse por el Prado o alameda?*, Mateo Luján de Saavedra, *Segunda parte de la vida del pícaro Guzmán de Alfarache*, 1602, edición de A. Balbuena Prat, *La novela picaresca*, Madrid, 1986, t. I, p. 842.

⁷⁵ Quevedo, *La vida del Buscón...*, pp. 183-184.

⁷⁶ G. González, *El Guitón Onofre*, 1604, edición de F.C. Aseguinolaza, Logroño, 1995, p. 199.

⁷⁷ J.A. Maravall, *La literatura picaresca...*, pp. 526 y ss.

que le colocaba de nuevo en su lugar en la sociedad, cayendo en la estimación social y viéndose enfrentado a la infamia. De este talante eran las burlas que Gulín lanzaba a Liberio, el hijo descocado y derrochador, cuando le recordaba sus paseos por la corte, convertidos entonces en un más rústico apacentar marranos al que se había visto abocado:

*que si en coches anduvistes,
acá hay también coche-coche
por la mañana y la tarde*⁷⁸.

Liñán y Verdugo traía el caso de un falso caballero deseoso de casarse con la hija de un labrador rico, que ponía en marcha un engañoso plan con el que justificar sus apariencias. Argumento central de su engaño habían de ser los vehículos, *un razonable coche*, una silla de manos *de damasco azul con clavos de oro*, que había visto en la calle Mayor y que había concertado en 1300 reales y con ella *dos esclavos berberiscos*. La treta surtió efecto al principio, la labradora subió a doña y el embustero dejó la mula, pero descubierto el engaño, el castigo para el falso caballero fue público y notorio y silla y coche *se restituyeron en pública almoneda a los que tuviesen calidad para poder andar en ellos*. Triunfaba el mecanismo rígido de la ejemplaridad: desaprobación moral-fracaso-castigo del culpable, caracterización perfecta del devenir del pícaro que se hundía en su ascensión social⁷⁹.

Las obras picarescas no mostraban al detalle el trabajoso esfuerzo de conseguir el coche, entre otras cosas porque en la realidad la consecución o el uso del coche debía andar por otros caminos, como reconocía implícitamente Barbadillo, autor en *El caballero puntual* del mejor episodio de exclusión social del encochado ilegítimo. Barbadillo señalaba la importancia del coche en el proyecto de ascensión social del pícaro, por ejemplo, para conseguir vestidos de los mercaderes era necesario *haber paseado por delante de las tiendas*, bien en el coche *de algún*

⁷⁸ Tirso, *Tanto es lo de más como lo de menos*, 1614, I, p. 1144.

⁷⁹ Liñán y Verdugo, *Guía y aviso de forasteros que vienen a la corte*, 1620, E. Simons, Madrid, 1980, pp. 218 y 221. En los personajes de Liñán la silla era enser típico, así Quiteria, Celinos y doña Pestaña o Luisa, pp. 135, 157 y 223. Véase Angel-Raimundo Fernández, "Novela corta marginada del siglo XVII", en *Homenaje a José Manuel Blecua*, Madrid, 1983, pp. 175-192.

Príncipe, bien a caballo a su lado, hablando recio por las calles, y voseandose con los señores. Pero para lograr coche, el pícaro había de emplearse a fondo, como también reconocía el autor. Yendo a visitar a un señor de título, no había mejor momento que la salida, cuando este tenía el coche prevenido a la puerta. Ahí había de hacer todo lo posible para subirse al coche con él, debía ponerse,

delante con mucho respeto, y despues de haberte tenido el estribo para que entre, haciendo el oficio de caballerizo, aunque el señor más se resista, se ofrecerá a servirle y acompañarle, con tan pesadas cortesías, que no pudiendo menos, le mande tomar un estribo. Este es el primer escalón de la caballería, algo vergonzoso para un hombre de mas elevados pensamientos: pero puede subir a caballo sin que primero poga en el estribo el pie?

Luego en el coche empezaba la conversación de amores, momento en el que el Puntual debía abandonar el estribo para pasarse a la testera, al lado del caballero, mientras iba mirando a todas partes en busca de amigos y conocidos, *convidandoles a todos con la gorra en la mano a que le vean y arrojandose sobre las ventanas del coche.* Pero el mismo Barbadillo reconocía que la impostura no era fácil en estas esferas, de modo que *ha menester un hombre particular ventura y gracia del cielo* porque frecuentemente sucedía al contrario, que si llegaba el caballero Puntual,

a verse en un estribo de un coche destos, el uno le pisa, el otro gargagea por encima de su cabeza, cual le pone la mano en el hombro , y le dice: Venga acá, dígame por vida suya, conoce a fulana, hableme de ella... Después de apearse del coche, es con tanta prisa que le echan al pobre Caballero Puntual, a perder una miserable y portuguesa capa de bayeta... Suben arriba y dejanle en la sala del recibimiento con los pajes y escuderos, entrandose ellos a la visita⁸⁰.

El acceso al coche no era pues, fácil para quienes no gozaban de cierta posición social, como insinuaban esta y otras aventuras cocheriles. En la convención literaria, aquellos que llegaban a ir en coche a través de métodos expeditivos, eran víctimas frecuentemente del fracaso de un peligroso ascenso social y pagaban un alto precio por ello. Ese fue justamente el caso del propio Puntual,

⁸⁰ También podía sucederle al Puntual que pretendiendo comer con el señor, los caballeros le dieran las espaldas y se bajarán al coche dejándole *en el zaguán con su lacayo y rocín*, Salas Barbadillo, *El caballero puntual*, pp. 88, 89, 90-93.

objeto de una broma pesadísima que dio fin a su vida; subido a un burro y disfrazado, el Puntual fue paseado por el Prado en *medio de los coches y caballos una y muchas veces a vista de aquellos con quien el tanto se había desvanecido y caballereado, que luego como le conocieron causó a todos en un tiempo risa y admiración*. Unos le tiraban barro, otros le insultaban, los caballeros le seguían para verle y las señoras más graves, escribía Barbadillo, *se arrojaron por los estribos de los coches, y casi le gritaran si el natural respeto no las corrigiera*⁸¹. Afrentado, muerto socialmente, acababa aquel que se alzaba de su esfera en los años de la institucionalización de los coches.

2. 3. LA CARACTERIZACION DEL COCHE USURPADO Y DE SU USUARIO, 1611-1630

Una cascada de descalificaciones cargó de tintes negativos la materialidad del coche del usurpador y la caracterización moral de éste. En relación al primer aspecto, se trató de poner en evidencia que en consonancia con la falta de medios para mantener coche, los vehículos denunciaban con su miserable aspecto a los usurpadores.

2. 3. 1. Tipologías del coche injusto

La literatura de ficción no se preocupó de la evolución tipológica y técnica de los coches, considerable entre 1550 y 1700⁸². Los coches en sí no eran objeto

⁸¹ Salas Barbadillo, *El caballero puntual*, pp. 155-156. El Puntual no llegaba a morir y sus aventuras tenían una segunda parte en la que el coche jugaba un reducido papel, aunque montaba en carrocilla y litera. Sin embargo, anticipando Barbadillo sus coches demoníacos posteriores, (los de La Cochera y Cristina), traía en ellos a duendes, aseguraba que estaban *espiritados y endemoniados* y los quería dedicar a casas para que se alquilaran, cfr. *Segunda parte del caballero puntual*, pp. 177, 179, 231 y 233.

⁸² Se produjo una rotunda simplificación de todo cuanto afectaba a los coches y su mundo, empezando por su denominación. Desde el principio de su singladura literaria el vehículo de cuatro ruedas sustentado por correones fue denominado llana y simplemente coche. Los carricoches y el cherrión tuvieron escasa fortuna literaria. Pero había otros modelos, véanse los modelos que traían las ordenanzas del gremio de maestros de coches:

Una Carroza de media buelta a la moda, una Carroza de pezones con medias puertas: una Carroza para una mula, una carroza con dos vigas, una carroza entrepañada, una carroza con puertas enteras, una estufa rasa con medias puertas, una Estufa de cavalletes con puertas, y marcos corredizos, una Estufa ochavada, un Carrocin, una Calesa a la moda, un Coche redondo

de verdadero interés, más que como instrumento para la representación del status del noble. Cualquier otra consideración, sólo tenía un interés anecdótico y lateral, de modo que las pocas veces que se describieron coches fueron pura convencionalidad⁸³, salvo cuando se trató de denigrar a sus usuarios ilegítimos. La diferencia con los atuendos de los labradores, muy destacados por la comedia⁸⁴, es patente. La razón es que se trataba de diferentes estrategias; en tanto que se pretendió integrar al labrador y concederle un nuevo espacio social, el uso de los coches fue restringido a una élite minoritaria. La decidida y consecuente reducción de la realidad de los coches tuvo como objetivo centrar el interés en unos pocos de ellos, aquellos pertenecientes a los que no podían y no debían tenerlos. Por lo demás, los coches lujosos ya tenían sus exegetas, los relacioneros.

Los aspectos formales de los coches sólo alcanzaron cierto protagonismo en tanto que sirvieron para denunciar a los encochados ilegítimos. Esto se percibió con claridad con un tipo de vehículo como el carricoche, denigrado

de rua, un Coche de camino redondo, una Galza de camino, una Galera de Campaña, un Carro Triunfante.

Ordenanzas del gremio de maestros de hacer coches aprobadas por el Consejo en el año de 1666, AHN Consejos, Leg. 602, nº 3, pp. 7-8. A ellos hemos de añadir el forlón, la bávara y la berlina, surgidos también en la segunda mitad del Seiscientos. La excepción confirma la regla; la estufa, un tipo de carruaje documentado ya en 1650, aparecía 20 años más tarde en Mañara, quien criticando a los poderosos se preguntaba: *¿qué coches, qué literas, qué estufas no ha inventado su comodidad?* cfr. Miguel Mañara, *Discurso de la verdad*, 1671, edición de Madrid, 1989, p. 65.

⁸³ Entre las escasísimas, véase una descripción como la de Lope,

*... un coche que puede al Sol
servir de rica litera,
dentro terciopelo verde,
con mil doradas tachuelas
sobre molinillos de oro,
y cerradas las cubiertas;
las cortinas de damasco,
con sus franjas de oro y seda,
que están llamando las manos
a quitallas y a ponellas;
con cuatro caballos blancos,
y las guarniciones negras,
rizas las clines en lazos
de cintas rojas...*

Lope, *La villana de Getafe*, p. 162. Véase otra de Bernardo de Valbuena, *El Bernardo o Victoria de Roncesvalles*, 1624, BAE, 17, p. 145.

⁸⁴ Noël Salomon, *Lo villano en el teatro...*, pp. 403-433.

sistemáticamente a partir de 1600⁸⁵ y años después, ya en tiempos de la institucionalización, con las descripciones de coches de la corte. Estas descripciones ponían de manifiesto que los usuarios de esos coches eran escaladores sociales que usurpaban un bien que no les pertenecía y con ello habían comprometido su estabilidad económica. Si desde el pensamiento dominante era inmoral querer salir de una pobreza honesta, más lo era caer en la pobreza -ahora precisamente deshonesto- resultado del querer aparentar. Ese ansia de aparentar y subir a mayor esfera daba lugar según algunos autores, que en esto seguían las doctrinas económicas del momento, a muchos sacrificios económicos, aunque en realidad probablemente lo que estaban logrando era empujar a las élites a mayores gastos al intentar diferenciarse nuevamente. El asunto es que querer aparentar llevaba a la privación, como contaba mismo coche en los famosos versos de Quevedo:

*"Comprárame un pretendiente,
que me trae, desvanecido,
desde su casa a palacio*

⁸⁵ El carricoche había surgido a raíz de las pragmática de 1578 pero su uso con menos de 4 caballos fue prohibido en 1593. Durante algunos años tuvo éxito, pero parece que pronto fue denigrado seguramente porque no parecía adecuados para mostrar status de su poseedor. El carricoche ya tenía un sentido algo negativo en tempranas comedias de Lope. Por ejemplo, Lucrecio decía: *No te melancolices, que esta noche/ Ha de haber zarabanda hasta la cinta,/ al son de bamboleo y carricoche*, Lope, *Las ferias de Madrid*, 1585-1589, II, p. 392. En otra ocasión, recordándose la violación de Lucinda por el rey: *Porque dicen que una noche/ en su casa la estrujó/ y despues, que se voló/ en un macho o carricoche*, Lope, *La fe rompida*, 1599-1603, XI, p. 89. Covarrubias lo definía como un *carro cubierto que tiene la caja de coche con dos solas ruedas y le lleva una sola bestia*, y lo asimilaba al *carracutium* que mencionaba Isidoro en sus *Etimologías*. Hacía derivar el carricoche del *cherrión*, que definía a su vez como:

genero de carro de dos ruedas, que le lleva una sola cabalgadura. Díjose así, cuasi carrión, diminutivo de carro. Y porque sobre el armaron una caja de coche, le llamaron carricoche. Empezaron a usar de los carricoches, pero ya se han dejado, y los tienen por cosa infame.

Covarrubias, *Tesoro*. También había una fuerte nota de desprecio en el carricoche cervantino:

Carretero, cochero, o diablo, o lo que eres, no tardes en decirme quien eres, a do vas, y quien es la gente que llevas en tu carricoche,

Cervantes, *Don Quijote*, II, XI, pp. 713-714. También había carricoches con 3 y 4 ruedas, véase uno en 1595, A. Rojo Vega, *El Siglo de Oro. Inventario*, p. 122. Carricoche quedó como palabra despectiva, el *Diccionario de Autoridades*, lo definía como un:

carro cubierto, que tiene caxa como la de un coche. En lo antiguo se hacian de varias maneras, unos con dos ruedas otros con quatro, las dos pequeñas debaxo de la caxa, y las dos grandes defuera, y otros con tres ruedas, la una pequeña debaxo de la caxa, y las dos fuera. Modernamente se aplica este nombre al coche o furion pequeño, viejo y mal hecho.

y de ministro en ministro.
*"Tiéneme en una cochera,
 adonde el agua y el frío
 se entran a conversación
 todas las noches conmigo.
 "Traése destrozado a sí,
 y a sus caballos mohínos,
 y de ayunar a san Coche
 está en los güesos él mismo⁸⁶."*

Esta línea se reforzó en años posteriores, asegurándose que quien pretendía coche sin merecerlo comprometía su hacienda y con ello, su estima social. Fue Lope quien más destacó en ridiculizar a aquellos que habían osado encaramarse al coche que no podían mantener. La cascada denigratoria que volcó sobre estos personajes se agolpó en unas pocas comedias. Abrió el fuego en 1616 con un galán que decía del coche que *no es difícil el tenerle* y cuyo lacayo respondía con esta retahíla:

*... esta la corte de coches
 como el mar de varias naves.
 Hay coches, orcas flamencas,
 coches, galeras reales,
 coches, naves de alto borde,
 coches, pequeños patajes,
 coches, ingleses baúles,
 coches, cofres alemanes,
 perdidos ya los estribos
 de correr por todas partes⁸⁷.*

Los coches se habían convertido en barcos cuya variedad denunciaba los diferentes orígenes sociales de sus poseedores y su denodada búsqueda de la

⁸⁶ Quevedo, *Poesía original completa*, p. 1088, nº 779. Era palpable la degradación del coche, la cochera, los caballos y su dueño, inmerso en una espiral, una religión casi –San Coche– de la que no podía salir. La certera sátira traía a la imaginación el hambre del dueño del coche y no menos la de los caballos, a través del *destrozado, mohínos, ayunar, estar en los guesos*, etc.

⁸⁷ Lope, *Sembrar en buena tierra*, 1616, *NRAE*, vol. IX, p. 402. G. de Amezúa erraba considerando esta descripción como realista, pero acertaba llamando la atención sobre otras fuentes literarias, como relaciones y avisos, *Lope de Vega en sus cartas*, vol. I, pp. 444-445. De la supuesta facilidad para echar coche se hacía eco el criado Panduro, manifestando que era más fácil *ver con despensero y coche/ quien tiene en aire la renta*, que él bebiera cerveza, Lope, *Pobreza no es vileza*, 1613-1622, *NRAE*, t. XII, p. 486.

gracia en el piélago cortesano⁸⁸. De puro usados, algunos habían perdido sus estribos, *de correr por todas partes*, sobreutilizados por sus dueños, deseosos de pasar lo más del tiempo en ellos. Pero sigamos con los tiros,

*Coche he visto de la muerte,
que le tiran, sin tirarle,
unos caballos de hueso
con encerados por carne.
Otros hay tan comedidos,
que por no poder pararse,
colorados de vergüenza,
no hay cuesta donde no paren.
Hay caballos de ajedrez
con sarna, como estudiantes,
y caballos pretendientes,
que sola esperanza pacen.
Por uno destos se dijo:
caballito, ¿cualto vales?
Porque tener hambre y coche
no es coche sino cochambre⁸⁹.*

Suciedad, exclusión y bajeza, eran los castigos del que se daba ínfulas de coche sin merecerlo. Lope insistía en 1617 en la debilidad de los *cochiferinos* caballos que en *embelecos de hueso* llevaban *sirenas* al Prado, imágenes que remitían a la ruptura del orden natural, a lo monstruoso y al juego de las apariencias, remachadas por la transitoriedad de una estructura fantasmal y débil⁹⁰.

⁸⁸ Las urcas, eran un tipo de navío llamado así por su semejanza con *unas ollas ventricosas dichas horças* o por su parecido a *un pez deste nombre*. Según Covarrubias, la nave de alto borde era aquella *de mucha capacidad y fuerte para contrastar las tempestades y olas de la mar*, en otras palabras, *un castillo bien armado de gente y munición que se mueve por la mar*, Covarrubias, *Tesoro*. Según *Autoridades*, el pataje era un *baxel de guerra, que ordinariamente sigue a otro mayor. Sirve para descubrir y reconocer las costas y suele hacer la primera guardia de los puertos y ríos*.

⁸⁹ Lope, *Sembrar en buena tierra*, NRAE, vol. IX, p. 403. Lope describía coches de hambre pública y muerte social, coches cuyos caballos no tenían sustancia y cuya piel se asemejaba a los encerados del mismo vehículo, coches usurpados por quienes no atreviéndose a parar, por vergüenza, para cumplimentarse el saludo en la corte, habían de hacerlo por fuerza en las cuestas por sus débiles caballos, coches en fin, de los que venían a la corte a pretender sin tener medios. Por si fuera poco, la sentencia lopesca sobre la *cochambre*, situaba al avisado sobre el origen del usurpador, pues *cochambre* era *el mal olor de alguna cosa sucia del caldo o del agua de fregar, a que huelen las que andan en las cocinas y no son muy limpias*, Covarrubias, *Tesoro*.

⁹⁰ Lope, *Lo que pasa en una tarde*, 1617, NRAE, t. II, p. 294. Al lado de lo monstruoso del adjetivo *ferino*, es decir, *cosa perteneciente a fiera, o que tiene su condición y propiedades*, en alguna manera lo contrapuesto a humano, aparecía lo falso de los *embelecos*, que no eran otra cosa que *engaños y artificios*, cfr. *Autoridades* y Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo*.

De nuevo en *La llave de la honra* describía otros coches cuya apariencia denotaba la debilidad material aun más:

*Hay cajas enjugadoras,
que solamente les queda
los arcos por notomías;
y yo tengo aquí una deuda
que un invierno se sirvió
de un coche en la chimenea
que rendido se dio fuego,
como soldadesca inglesa.
Hay coches de tal hechura,
que cierta moza gallega
un día por los estribos
vació una espuerta de tierra.
Hay coches que tiran dragos,
y hay coches con tales bestias,
que parece que el cochero
anda pidiendo para ellas⁹¹.*

⁹¹ Lope, *La llave de la honra*, BAE, 34, 1614-1619, p. 124. A través de una potente metáfora, Lope describía coches de mala estampa, vehículos viejos por el excesivo uso. Las cajas enjugadoras eran los llamados enjugadores, por otro nombre *açufradores*, una suerte de *medio globo de arcos* o *aros de cedaço*, sobre que se enxuga, la ropa a la lumbre, o más explícitamente, una especie de *camilla redonda hecha de aros y tablas delgadas de madera, con un enrejado de cordel en la parte superior que sirve para enjugar (quitar la humedad, secar) y calentar la ropa*, definiciones del *Tesoro* y de *Autoridades*, respectivamente. El coche quedaba convertido en un armatoste para tender ropa y secarla, quedando patente lo desaliñado del vehículo, *-que solamente les queda/ los arcos por notomías-* lo que significaba que tan sólo las columnas daban cuerpo al coche, a modo de huesos, pues *notomía*, según *Autoridades*, era expresión del vulgo para denominar *metaphoricamente a los esqueletos o a los cuerpos porque estan mui flacos y decaídos*. El coche había perdido su carne, su decoración. (Véase cuan diferentemente describía Lope estos arcos de un coche sin imperial, sin cubierta, en *El poder en el discreto*, NRAE, vol. II, p. 461). Este coche era un armatoste mal sustentado por columnas, de estabilidad comprometida y cuya decoración textil, de puro vieja, aparentaba la ropa colgante del enser de secar. La descripción subrayaba la falta de solidez, de estabilidad, metáfora a su vez de la situación social del que lo llevaba. La caja enjugadora podía jugar también con el sentido profundo de secadero de humedades, por el fuego, y también como lugar apto para el esconderse, para desaparecer (como en cierto entremés tardío, *Los enjugadores*, de Francisco Benegasi y Luján, que escenificaba los apuros de una muchacha a quien su padre pretendía casar con un figurón. Sólo la intervención de un sargento, un sacristán, un boticario y un barbero, escondidos en unos enjugadores, impedía boda tan desigual, véase E. Tejero Robledo, "El entremesista arenense Francisco Benegasi y Luján", *Cuadernos abulenses*, 2, 1984, pp. 89-111, el entremés en pp. 103-111). El coche que caía en la chimenea recordaba a un enser de maderas secas y quebradizas (véase en el capítulo 10 para la labor de engrasar los ejes y cuidar la madera del coche) y qué decir del aspecto descuidado y viejo de aquel en el que la gallega echaba por su estribo una espuerta de tierra... Tampoco quedaban a salvo los caballos como en la comedia anterior, animales muertos de hambre, casi dragones de monstruoso aspecto, para los que el cochero se veía obligado a pedir. En definitiva, coches de pobretones o de empobrecidos, coches sobreutilizados, coches de advenedizos.

En *De cosario a cosario*, obra de 1617-1619, insistía Lope otra vez en el aspecto de los coches de los usurpadores de la corte, cubiertos por encerados verdes, lienzos aderezados con cera para resguardar del agua⁹²:

*Coches bien se yo que hay hartos
destos que en verde guarnecen,
que ellos peñascos parecen
y los caballos lagartos;
y otros que no son parientes,
donde llevan los señores
en bestias de dos colores,
treinta y nueve diferentes,
y otros que, en fin, los celebran,
y no sin razón alguna,
con ruedas de la fortuna,
que por momentos se quiebran,
y otros que de andar caminos
han venido a estar de modo,
que sepultados en lodo,
de coches, se hacen cochinos*⁹³.

Como en los ejemplos anteriores, casi todas las asociaciones remitían al engaño, a la apariencia, a la sed de ascender socialmente, pero al mismo tiempo a la otra gran línea de crítica, a una decadencia moral derivada del uso del coche, que andando *caminos*, se sepultaba en *lodo* y acababa ensuciado, *cochino*, por los

⁹² Cfr. *Autoridades*. Véase como aprovechaba el tacaño don Marcos Gil de Almodóvar la cera de los coches, Juan de la Hoz y Mota, *El castigo de la miseria*, BAE, 49, p. 197. Coches de encerado verde se pueden ver en el cuadro de Velázquez o de su taller, *La Tela Real*, también llamada *La cacería de jabalíes en el Hoyo*, de la National Gallery de Londres (copia en MNP inv. 1230), cfr. A. Domínguez Ortiz, A.E. Pérez Sánchez y J. Gallego, *Velazquez*, Catálogo de la exposición, Madrid, 1990, p. 274.

⁹³ Lope, *De cosario a cosario*, BAE, 41, p. 488. No es casualidad que a raíz del color verde de los encerados, trajera Lope a colación a los lagartos. La expresión *lagarto* podía significar bellaco y ladrón en general o ladrones del campo o aquellos otros que se cambiaban de traje para no ser reconocidos, *Autoridades*, donde se leía: *metaforicamente vale taimado, pícaro y reservado* y Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo...* voz *lagarto*. Los *treinta y nueve diferentes* debían ser los parientes a los que no se podía meter en el coche según la pragmática de 1611 o quizás el abultado número de personas que se embutía en cada vehículo. Las bestias de *dos colores* es una alusión al mal aspecto que ofrecían los coches con tiros de capas no homogéneas. El lacayo Hernando aseguraba que su amo tenía coche con *dos pías*, pero luego añadía para sí: *hechas de nuestros remiendos*, Lope, *La malcasada*, 1610-1615, BAE, 34, p. 294. No obstante, parece que el tópico del caballo de coche pobretón y deshecho tenía parte de realidad; en un memorial del 6 de julio de 1611 el abad de Fitero alegaba que no le habían dejado pasar por el puerto hacia Navarra sus dos caballos, aunque eran *viejos y malos*. La Cámara era favorable que se le concediera licencia para sacarlos pues eran de coche y de tan poco valor como decía, AHN Consejos Leg. 4419/ 128. Parece que algunos eran de la opinión del refrán, *Coche, nuevo; y caballo, viejo*, F. Rodríguez Marín, *Mas de 21.000 refranes castellanos no contenidos en la copiosa colección del maestro Gonzalo*

pecados cometidos en él. Motivos parecidos fueron utilizados por otros autores, tratando de conjurar el peligro de un asalto al coche, desordenado pero rotundo, por parte de los advenedizos⁹⁴.

La atención y la valoración literarias de las partes de los coches denunciaba también a los escaladores sociales. El coche tenía, como vimos, tres espacios donde instalarse. La parte menos representativa era el estribo, la portezuela, por lo demás, la menos cómoda. Pero las obras literarias nunca, o casi, hablaban de las partes más cómodas de los coches, sino de las más solicitadas. Su valoración de los estribos era dominante, sobre todo tratando de damas que querían dejarse ver o de galanes que oteaban el horizonte buscando damas⁹⁵. Pero también los pícaros y los usurpadores querían ir al estribo. Como sabemos, cuando los falsos hidalgos de la corte lograban ir en coche,

Correas, Madrid, 1926, p. 75.

⁹⁴ En *La devoción de la Cruz*, de hacia 1620, dos villanos comentaban lo sucedido de la corte:

*a un coche que se atascó
en la corte esotro día;
este coche, Dios delante,
que arrastrado de dos potros,
parecía entre los otros
pobre coche vergonzante,
y por maldición muy cierta
de sus padres ¡hado esquivo!
iba de estribo en estribo,
ya que no de puerta en puerta;
en un arroyo atascado,
con ruegos el caballero,
con azotes el cochero,
ya por fuerza, ya por grado,
ya por gusto, ya por miedo,
que saliesen procuraban:
por recio que lo mandaban,
mi coche, quedo que quedo.
Viendo que no importan nada
cuantos remedios hicieron,
delante el coche pusieron
un harnero de cebada.
Los caballos por comer,
de tal manera tiraron
que tosieron y arrancaron.*

Calderón, *La devoción de la cruz*, II, p. 285. Para la fecha, p. 283. Véase también el romance de 1637 de Polo de Medina en el que se burla de aquellos que tienen coche a cualquier precio, en *Obras completas...*, pp. 329-331.

⁹⁵ Véanse las damas instaladas en la popa y en el estribo que aparecen en el anónimo madrileño, *Perspectiva de la Plaza Mayor*, pintada en el primer tercio del XVII, MMM Inv. 3152.

*siempre es en el estribo, con todo el pescuezo de fuera, haciendo cortesías porque nos vean todos y hablando a los amigos y conocidos aunque miren a otra parte*⁹⁶.

Juan de Zabaleta mantenía que iban en los estribos *los más picoteros* y que los que no lo lograban se *queman*⁹⁷. El valor del estribo como lugar desde donde llamar la atención quedaba bien claro en el comentario de Barbadillo sobre Luquillas que se deleitaba en ocupar el estribo del coche de *algún magnate*, desde donde *iba voceando con osadísima insolencia a todo lo mas generoso, a todo lo más ilustre de la nobleza de estos reinos*⁹⁸, naturalmente con la intención de ser visto. Cierta entremés de Benavente se burlaba del aspecto de los que iban al estribo:

*mas lo que más enfada es ver un chico
al estribo de un coche, porque apenas
alcanza con las barbas al estribo
donde, si no se empina y lo remedia,
parece degollado de comedia.
Diablo, si eres chico, pide popa*⁹⁹.

Quevedo hacía referencia a otra parte mucho menos honrosa que los estribos, la arquilla, que no parece fuera para andar cómodamente. Estas eran una especie de cajas que se ponían en la parte anterior o posterior de los coches destinadas a portar cosas¹⁰⁰. En *El necio bien afortunado*, el protagonista se quería acomodar en la arquilla para seguir a unas damas y el cochero le cedía su lugar tomándole por escudero de las señoras¹⁰¹.

⁹⁶ Quevedo, *La vida del Buscón*..., pp. 159-160.

⁹⁷ Juan de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 336 y 350.

⁹⁸ Salas Barbadillo, *El curioso y sabio Alejandro*, BAE, 33, p. 14.

⁹⁹ Benavente, *Entremés de los maldicientes*, (a. de 1623), A. Madroñal Durán, *Nuevos entremeses atribuidos a Luis Quiñones de Benavente*, Kassel, 1996, p. 223, para la fecha p. 219. En una carta de 1632, Lope comparaba a un niño en mantillas que no descubría mas que la cabeza con don Juan de Alarcón *quando va al estrivo de algun coche*, cfr. A. G. de Amezáa, *Epistolario de Lope*..., t. IV, pp. 149-150.

¹⁰⁰ Dos pidonas aprovechándose del galán metían unas garrafas *en el pesebrón y arquilla del coche*, F. Bernardo de Quirós, *Aventuras de don Fruela*, p. 64.

¹⁰¹ Salas Barbadillo, *El necio bien afortunado*, 1621, p. 291.

2. 3. 2. Los problemas del coche usurpado

La denigración del coche usurpado tiñó de significados negativos el uso del vehículo, denunció las múltiples incomodidades que causaban y finalmente (aunque no se puede decir que hubiera una secuencia cronológica clara), culminó el proceso de caracterización moral del que iba en coche injustamente a través de la figura del encochado.

2. 3. 2. 1. Los epítetos del coche usurpado

De forma opuesta a la escasez literaria de descripciones de coches o de sus tipos, surgió un interesantísimo vocabulario sobre el coche y los cocheros a partir de dilogías o de derivaciones del vocablo coche. Este caudal de palabras nuevas que los autores crearon o recrearon entre 1611-1630 tuvo una dirección unívoca, la censura del coche injusto a través de expresiones frecuentemente malsonantes y siempre denigratorias y negativas¹⁰².

Hacia 1560 había ya motejado Horozco a las mujeres de *cochinas* por moverse mucho en coche, asegurando que se *sancochaban*, por efecto del calor que se producía en sus excursiones, mientras Juan de Pineda traía a las féminas *encochadas* y *soncochadas* de resultas de la misma práctica, antes de 1580¹⁰³. Pero estas aportaciones quedaron aisladas, al menos en la lengua literaria¹⁰⁴. No fue sino a partir de 1611 que se renovaron las invenciones lingüísticas. Ese año Quevedo traía el *cocheril aborto*, Lope sacaba a relucir su ingenio en 1613 con el

¹⁰² Este fenómeno ha merecido escasa atención, véase Santiago Montoto, "Contribución al vocabulario de Lope de Vega. Colección de palabras y acepciones empleadas por el Fenix de los ingenios españoles y que no figuran en el Diccionario de la Real Academia", *Boletín de la Real Academia*, T. XXVI, 1947, p. 453 y Brioso Santos, que mencionaba algunos de los hallazgos de Lope, *cocheril*, *cochiferino*, *cochería*, *cochera* y *cochambre*, "Vélez de Guevara...", p. 228.

¹⁰³ Horozco, *Cancionero*, p. 232. Juan de Pineda, *Diálogos familiares de la Agricultura Cristiana*, 1589 (pero escrito casi diez años antes), BAE, 162, p. 272.

¹⁰⁴ La excepción podría ser el *cochear* que traía Góngora en 1603, cuando acusaba a las mujeres en la corte vallisoletana de abusar del ir en coche: *Serenísimas damas de buen talle, no os andeis cocheando todo el día, que en dos mulas mejores que la mía se pasea el estiércol por la calle*, cfr. F. Díaz-Plaja, *La vida cotidiana en la España del Siglo de Oro*, p. 51.

cocheril vaquero ajironado y Barbadillo traía en 1620 a la *cocheril Christina*¹⁰⁵. Entretanto, Tirso, algo menos inventivo, recuperaba el *sancochado* en 1614 y ese mismo año repetía el *cochea* gongorino¹⁰⁶. Lope recreaba genial el *cochambre*, de coche y hambre, en 1616¹⁰⁷. De 1617 eran sus *cochiferinos caballos*¹⁰⁸, de 1617-1619 los coches que se *hacen cochinos*¹⁰⁹ y todavía componía el *cochería* hacia 1619-1620¹¹⁰. Quiñones de Benavente traía entre 1615-1625 la *tentación cochil*¹¹¹. En 1620 Barbadillo recuperaba el *encochado*, retomado después por Vélez de Guevara y Santos¹¹². En 1626 Tirso traía la expresión *cochizar*¹¹³ y por esos años debió surgir el *cochirizarse* de Antonio de Mendoza¹¹⁴. El impulso, aunque predominante en las décadas 1610-1620, no acabó aquí y algo más tarde otros autores dieron de nuevo rienda suelta a su creatividad, surgiendo el *encocharse*¹¹⁵ o el *cochiboda*¹¹⁶.

¹⁰⁵ Quevedo, *Sátira a los coches*, p. 1088, Lope, *La villana de Getafe*, 1613, p. 143. Barbadillo, *El coche mendigón*, p. 364. Ruiz de Alarcón también lo traía en *Los favores del mundo*, TESO, 3, 549.

¹⁰⁶ Tirso decía de una que había echado coche, *con que nuestra pastelera/ va, aunque gorda, sancochada y que no se tiene por honrada/ mujer que no se cochea*, *Quien calla otorga*, vol. I, p. 1421. Según el TESO, solo lo traían Tirso y Zamora, éste último en *Duendes son alcahuetes*. Sobre los verbos en *ear*, véase I. Bosque y V. Demonte, *Gramática descriptiva de la lengua española*, Madrid, 1999, vol. III, pp. 4690-4693.

¹⁰⁷ En el TESO, *cochambre* sólo aparecía en Lope, en *Sembrar en buena tierra*, de 1616.

¹⁰⁸ Lope, *Lo que pasa en una tarde*, 1617, NRAE, II, p. 294.

¹⁰⁹ Lope, *De cosario a cosario*, BAE, 41, p. 488.

¹¹⁰ *Cocheros de gran valor,/ a quien Virgilio, señor,/ y Homero mil honras dieron./ En un coche cada día/ el sol el mundo rodea,/ y basta que el sol lo sea/ para honrar la cochería*, Lope, *Querer la propia desdicha*, BAE, 34, p. 272. Aquí el significado también era negativo, ya que el sufijo *-ería* añadido a adjetivos y sustantivos tenía un claro sentido peyorativo designando una actividad profesional, cfr. I. Bosque y V. Demonte, *Gramática descriptiva...*, vol. III, pp. 4550-4552.

¹¹¹ Benavente, *Los coches*, *passim*. Este sufijo *-il* también tiene una clara connotación negativa, Bosque y Demonte, *Gramática descriptiva...*, vol. III, pp. 4674-4675.

¹¹² Barbadillo, *El coche mendigón*, *passim*. Vélez de Guevara traía al marido y la mujer *encoçados, como emparedados*, *Diablo Cojuelo*, p. 93 y F. Santos, *Tribunal espantoso*, p. 376.

¹¹³ Tirso, *La huerta de Juan Fernández*, edición de Berta Pallarés, Madrid 1983, p. 81 y *No hay peor sordo*, III, p. 1021. Ambas comedias están fechadas en 1626.

¹¹⁴ Antonio Hurtado de Mendoza, *Los riesgos...*, f. 117.

¹¹⁵ Esteban González, *La vida y hechos de Estebanillo González*, vol. I, pp. 46-47 y 120-21.

¹¹⁶ De *gran cochiboda* que hay en una casa hablaba Calderón en *No siempre lo peor es cierto*, I, p. 1464. Parece referirse a una boda con muchos coches y presenta un valor ya no tan

Las derivaciones que se crearon con la palabra cochero, aunque menos abundantes, también fueron característicamente negativas, como el *cocherillo* de Quevedo, que repetía Antonio de Solís¹¹⁷. Tirso inventaba en 1621 la expresión ir a *cochiquizar* un rato, para ir a hablar con el cochero y hacia 1640 traía la fórmula del *cochista gremio*¹¹⁸.

2. 3. 2. 2. Las incomodidades del coche

Si recordamos la cuestión que tratamos páginas atrás acerca de la influencia del coche en la nueva visión de la urbe barroca, repararemos en que desde 1590 en adelante fueron numerosos los testimonios que mostraban que el coche producía una nueva forma de entender y expresar la ciudad. Primeramente, surgió el motivo de su abundancia, algo después el del coche como nave terrestre, más tarde, abundó el del coche que tomaba la ciudad y que competía con las casas y en los años 1620 surgieron los motivos del coche infinito y el coche eterno. Relacionados con estos tópicos surgieron otros que incidían en las incomodidades del uso del coche y en los problemas psicosociales que generaba, particularmente el del encochado.

Los motivos que conformaron lo que podríamos llamar el tópico de la incomodidad del coche se caracterizaron casi siempre por traer la burla y la risa, denunciando que el coche era el resultado de una carrera por la apariencia que implicaba cierto riesgo, hasta el punto de que podía producir más problemas que beneficios. Es significativo que estos comentarios sobre las incomodidades de los coches condujeran a la risa de los espectadores, oyentes y lectores de la época y no sólo en géneros en los que la representación de la realidad de forma caricaturesca y distorsionada era regla, como en los entremeses¹¹⁹, sino también

característicamente peyorativo, sino burlesco. No hemos hallado referencia alguna. *Cuchipanda*, fiesta y comida en grupo, es creación muy tardía, cfr. Corominas, *Diccionario crítico etimológico*.

¹¹⁷ Quevedo, *Obra poética*, vol. III, p. 190 y Solís, *El doctor Carlino*, M. Sánchez Regueira, *Comedias*, vol. II, pp. 512-513. Para su valor de desafecto, Bosque y Demonte, *Gramática descriptiva...*, vol. III, p. 4676.

¹¹⁸ Tirso, *Celos con celos*, II, p. 1338 y *Bellaco sois*, III, p. 1360 respectivamente. Ambos con clara connotación negativa, Bosque y Demonte, *Gramática descriptiva...*, vol. III, pp. 4570-4572.

¹¹⁹ Véase Fernández Oblanca, "La pasión por los coches...", pp. 122-124.

en la comedia. La risa podía tener un cierto efecto terapéutico y catártico que contrastaba no poco con las severas acusaciones que se lanzaban al coche como enser del demonio e instrumento con el que peligraba la honra femenina. La chanza sobre situaciones risibles originadas por los coches encubría un aviso destinado a curar el mal de la emulación social, al tiempo que podía hacer olvidar la real sensación de inseguridad de los coches, su falta de confort, el ruido, etc¹²⁰. Pero más que por estrictas razones de movilidad, el coche era necesario para representar un papel social, por lo que en la corte se sufrían con gusto estas incomodidades, teñidas a veces en la literatura de ficción de la reprimenda moral por usar un bien no merecido. Así pues, aparentar un cierto status, enfermedad que a todos contagiaba y que se extendía por doquier, llevaba a soportar cualquier cosa, como decía una niña que comparaba a los encochados con los picados por la tarántula:

*"parecen atarantados,
madre, los que en coche van,
pues jamás quedos están,
y saltan yendo sentados.
Si cuando holgarse desean,
unos a otros se aporrean,
preguntar será cordura,
¿cuándo se llega la holgura
de los que en coche pasean?
De tarántula picados
parece que todos van,
pues jamás quedos están,
y saltan yendo sentados"*¹²¹.

¹²⁰ La melindrosa Belisa no se atrevía a entrar en coche desprovista de un centón de reliquias: *Para entrar en coche,/mil reliquias hacen/escolta a mi cuerpo,/ cruces y señales*, Lope, *Los melindres de Belisa*, 1606-1608, BAE, 24, p. 325.

¹²¹ V. de Guevara, *Los atarantados*, 1657, en H. Urzáiz Tortajada, "Un entremés olvidado de Luis Vélez de Guevara: *Los Atarantados*", *Críticón*, 71, 1997, p. 145. El irascible señor, ordenaba al criado vender el coche por sus incomodidades,

*Don Calixto. Que no quiero tener más pesadumbres.
¡Oh coche ocasionado y pendenciero,
véte a rodar y venga mi dinero!*
Salazar. Señor, el pobre coche, ¿en que ha pecado?
*Don Calixto. Dejadme, que aun aquí siento su ruido;
de sus golpes estoy muy ofendido.*
*Salazar. Todos, menos o mas, dan esos golpes;
y así señor, por ello pasan todos.*
Don Calixto. ¡Que amigo estais de coche, vive Cristo!

Dado que por ir en coche muchos podían hacer los mayores sacrificios, el de ir un tanto incómodo no parecía ser el mayor de ellos. En esa línea, Quevedo traía a las carrozas *rebosando dueñas*, o lo que era lo mismo, a las mujeres *embolsadas en coches* o cocinadas en las nuevas cazuelas,

*Lo mejor de las mujeres
se han engullido los coches:
cazuelas donde se ven
solo cabezas y alones*¹²².

Zabaleta por su parte, apuntaba que en *un zapato alpargatado con ruedas se aprietan seis personas*¹²³. Junto a esta falta de espacio estaba el ruido, otro motivo de queja¹²⁴, así como los tiros. Entre estos, eran las mulas los más

Barbadillo, *El malcontentadizo*, 1622, Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I. pp. 281-282.

¹²² Quevedo, *Poesía original completa*, p. 595-596, nº 584; *La Hora de Todos y la Fortuna con seso*, 1635, edición de J. Bourg, P. Dupont y P. Geneste, Madrid, 1987, pp. 187-88; y *Poesía completa*, vol. II, p. 274 respectivamente.

¹²³ Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, *passim*. Marcos Fernández describía una incómoda carroza a más de inmoral, artefacto de la *echura de un gran cofre, con dos ventanas a los lados, con sus puertas i cerraduras en la que no se puede poner una persona en pie y de la que algunos decían que parecía conserva de pescado, y otros, conserva de carne y no de membrillo, Olla podrida a la española, compuesta y sazonada en Vesfalia...*, p. 208.

¹²⁴ Vicente Espinel comparaba a los habladores con las ruedas del coche, *que mientras van por piedras van haciendo ruido, mas en llegando a lo llano luego van con mucho silencio*, cfr. *La vida de Marcos de Obregón*, *passim*. Lucía, aquejada de un fuerte dolor de cabeza, decía sentir dentro las ruedas todas de un coche, Tirso, *No hay peor sordo*, III, p. 1049. Recuérdese que para Brochero entre lo mas insufrible del uso de los coches se hallaba el *estruendo, y estrepito que forman, porque abruma los sentidos, y incapacita las potencias*, hasta el punto que se podía decir que según la Escritura *todos los castigos, que Dios nos señala por nuestras culpas, son con exemplos de estruendo de ruedas, y de Coches*, Brochero, *Discurso*, fs. 18r, 46, 48r-48v. Decía el gracioso Limón:

*Yo no entiendo si es el cielo
señor, ajedrez de estrellas,
ni si va la noche entre ellas
en su coche ni en su velo;
porque no me persuado
que los días, ni las noches,
permitan los cielos coches
en su silencio sagrado.*

Lope, *Amar sin saber a quien*, BAE, 34, p. 455. Torres pedía que por cada entrometido que se sacara de la corte se aumentaran un par de coches, *para que con el ruido de sus ruedas suplan en algo el que ellos hacen con sus lenguas*, pero doña Juliana cambiaba el argumento asegurándole que se había de lograr lo contrario, porque eran los coches los que hacían entrometidos, *de modo que cada coche vale por ocho que dentro lleva, y así el mayor remedio de acabar con aquellos sería quitar estos*, Barbadillo, *El sagaz Estacio, marido examinado*, (escrito en 1613 pero publicado en 1620), A. Icaza, Madrid, 1924, p. 129.

problemáticos porque cojeaban, se clavaban o ensuciaban¹²⁵, cosas propias de seres bajos, (de nuevo la separación de las calidades), en tanto que los caballos apenas si fueron objeto de burlas, salvo cuando tiraban de coches de usurpadores¹²⁶. También la presión social por usar del coche convertía a éste en una pesada carga:

D. Lucía.	<i>¡Qué de enfados causa un coche!... Desde que le hice, No hay día entero que pueda afirmar que lo he gozado. Ya me lo piden prestado, ya está quebrada una rueda, ya un caballo se mancó, ya el cochero cayó malo...</i>
Ordóñez.	<i>El es costoso regalo.</i>
Quesada.	<i>Al molino comparó el coche un bien entendido que moliendo harina ajena, solo la costa y la pena da al dueño, y todo es ruido¹²⁷.</i>

¹²⁵ Las mulas fueron satirizadas con cierta frecuencia por su peculiar idiosincrasia en el marco de una tradición que tenía orígenes clásicos, sobre todo las fábulas con caballerías ridículas y cojeantes, llegando hasta el barroco y mas tarde, J. Manuel Pedrosa, *Las dos sirenas y otros estudios de literatura tradicional. De la Edad Media al siglo XX*, Madrid, 1995, pp. 3-34, especialmente, 22-29. Polo de Medina se burlaba de uno que se había acercado demasiado a la mula del coche en la silva *A un galán que se arrimó a la mula de un coche de unas damas y le ensució la mula*, en *Obras completas*, pp. 259-60. Para el famoso clavado, véanse las coplas de mundi novi de 1662 en forma de villancico a propósito de la mula del portal de Belén, *Salas españolas*, BAE 176, *passim*.

¹²⁶ El caballo era elemento esencial de la cultura aristocrática y eso les evitó los improperios literarios. Quevedo describía la decadencia de un caballo napolitano, famosos por su belleza y calidad, apuntando que estaba ocupado en tirar de un coche, Quevedo, *La Hora de Todos...*, p. 241. La mención podría ser una alusión a los virreyes posteriores a Osuna, que recorrían Nápoles en carroza, a diferencia de éste, que lo hacía a caballo.

¹²⁷ Tirso, *No hay peor sordo*, 1632, III, pp. 1021-1022. Parecidamente, un personaje de Calderón, *Cada uno para sí*, I, p. 1682. A propósito del préstamo, recordemos un epigrama que hacía alusión a una denuncia y pérdida de coche por ese motivo:

*Presté el coche y denunció
un ministro del pecado,
y así el coche condenado
a los infiernos bajó.
Vendióse y del interes,
sin ser sus intentos vanos,
llenó el alguacil las manos
y yo me quedé sin pies.*

Fuera de la corte, no parece que el castigo aminorase. De camino molestaba el excesivo número de acompañantes¹²⁸, el ruido de las ruedas y el traqueteo continuo provocado por los vaivenes de la caja. De viaje incluso la litera parecía ser relativamente incómoda a pesar de carecer de ruedas, como señaló Hurtado de Mendoza en un soneto:

*De la infausta litera me despido
donde el seso en odiosos alimentos,
intérprete de oscuros pensamientos
no deja literal ningún sentido.
Del sueño amenazado, y no vencido
eternidad acusó a los momentos,
y en un largo morir, a pasos lentos,
todo el vivir se cuenta en lo dormido.
Solo un vil pretendiente el uso fiero
de la eterna litera, inventar pudo
buscando siempre lo que no se alcanza.
Y pues yo nunca llego adonde quiero,
trueco vaivenes y peligros mudo,
no haya litera, venga una esperanza*¹²⁹.

2. 3. 2. 3. Los encochados

Podría decirse que la culminación de buena parte de las críticas al coche del usurpador, cristalizaron en la figura del encochado, ese personaje enloquecido, cuasi endemoniado, que hacía del coche su lugar de habitación, enajenado del mundo. Motivo parecido a otros tópicos barrocos contra diversos usos o modas¹³⁰,

Barbadillo, *El caballero puntual*, 1614, p. 141.

¹²⁸ Rufina y su galán concertaban un coche en Carmona que iba a Madrid del que pagaron los dos principales lugares dél. Aunque ocho era la tasa de los coches de camino, podía ser que la codicia de los cocheros les llevara a excederse, embaulando en ellos otras dos, Castillo Solórzano, *La garduña de Sevilla y anzuelo de las bolsas*, 1642, F. Ruiz Morcuende, Madrid, 1972, pp. 63-64. En otro caso, en el que montan seis también se comentaba que el cochero quisiera que fueran ocho, Castillo Solórzano, *Las aventuras...*, p. 246.

¹²⁹ *A la litera en la jornada que hizo el rey a Barcelona*, en R. Benítez Claros, *Obras poéticas de don Antonio Hurtado de Mendoza*, Madrid, 1947, T. II, p. 226. De la litera y el coche en camino se quejaba doña Mayor, Tirso, *Desde Toledo a Madrid*, p. 175. Para las incomodidades de los coches véase el anónimo, *Entremés de los coches de Sevilla*, BNM T 25896. Las literas eran una caja apoyada en dos fuertes varales paralelos a los que se uncían dos bestias, véase el dibujo de Adam Frans van der Meulen MCEM Inv 4931 (Véase ilustración nº 7).

¹³⁰ El tema fue subrayado ya por Deleito y Piñuela, *La mujer, la casa...*, pp. 263-265. Más recientemente Brioso Santos ha vuelto a él en su artículo, "Vélez de Guevara...", pp. 227-236. El motivo del encochado podía ponerse en relación con los ataques a algunas modas, en concreto



el del encochado surgió poco después que el tópico de la abundancia de coches, que la metaforización del coche como nave y casi simultáneamente al del coche-casa, mientras anticipaba otras derivaciones, como el coche convertido en prenda de vestir o patronímico, el coche taumatúrgico, el coche como organismo que fagocitaba a sus usuarios, etc. Era la respuesta lógica a la invasión de coches que se desarrolló a partir de 1611, de la que resultaron un cúmulo de imágenes similares.

Encochados los había habido mucho antes de que se convirtieran en motivo frecuente¹³¹, pero el tema, aunque sin esa denominación, apareció por primera vez en Quevedo, que se burlaba de aquellos personajes que en un exceso de celo para no prestarlo, decidían que nunca se habían de bajar del vehículo¹³². Inmediatamente, se recogió la idea y en 1611 y 1613 Tirso y Lope traían el coche-casa¹³³. Después apareció la dama que quería vestirse con el coche¹³⁴. Entretanto,

con los que se mofaban de lo grotesco del postizo que ocultaba la condición física del que lo llevaba. Este "Ersatz" o artefacto de moda, postizo, caballera, relleno, afeite, tinte, etc, se apoderaba del individuo y dictaba el orden de su vida, *ibidem*, pp. 230 y 233.

¹³¹ El adjetivo encochado surgió ya en la segunda mitad del XVI aunque su uso no se generalizó literariamente hasta más tarde. La traía antes de 1580 Juan de Pineda, *Diálogos familiares...*, p. 272, tratando de las *mujeres encochadas*.

¹³² Tras aquéstos, llegó al puesto
un coche verde, que ha sido
el sujeto a quien más debe
cierta mujer y marido.
Desde el alba hasta la noche
les sirve de albergue y nido,
y aunque duermen dentro dél,
ha dicho un contemplativo:
"Aqueste es coche imprestable,
porque ambos han prometido
no desamparar su popa
por cosa de aqueste siglo".

Quevedo, *Satira a los coches*, p.1089.

¹³³ Tirso escribía en 1611: *menos casas hay que coches*, y Lope decía en 1613 que los edificios de la calle Mayor no eran casas, sino *coches diversos*, Tirso, *El melancólico*, I, p. 250 y Lope, *La burgalesa de Lerma*, NRAE, t. IV, p. 52. Este tópico seguía intensamente en 1619 y 1620, así un personaje preguntaba porqué no hacían los coches como las casas, *con seis o siete altos* para alquilar, Barbadillo, *Segunda parte del caballero puntual*, p. 160. Cristina aseguraba que era el coche *una casa con dos ventanas a todas las calles del lugar*, Barbadillo, *El coche mendigón*, p. 363. En otra comedia Madrid tenía *tantos coches como casas*, Lope, *Quien todo lo quiere...*, NRAE, t. IX, p. 160.

¹³⁴ Y hay mujer que, si pudiera,/por saya se lo pusiera/por traerle todo el día, Lope, *La llave de la honra*, 1614-1619, BAE, 34, p. 126. En 1620 Cristina decía que su *prójimo es el coche*, aún más

consolidando este proceso de reificación, aparecía el coche como patronímico, cuando el gracioso Camacho proponía, para conquistar a una dama, hacerse pasar por caballero, escogiendo para ello el nombre *mas general y conocido* y decidía llamarse *don Coche*¹³⁵. De ahí pasó a convertirse en título nobiliario, al insinuarse de otro personaje que podía llamarse *el Conde de la Cochera*¹³⁶. En fin, el encochado fue un motivo muy relacionado con otros tópicos que se extendían acerca del uso del coche, aunque su fuerza plástica fuera mayor, de ahí que pronto volvió a aparecer el tema para criticar a aquellos que usaban el carruaje en exceso¹³⁷, cristalizando en *Nadie fie su secreto*, comedia calderoniana de 1623-1624:

*Laura vive aquí, quien dijo:
"Con lo que la casa cuesta
de alquiler, he de hacer coche".
Y respondiéndole a ella
¿Dónde había de vivir?
dijo: "Cuando coche tenga,
en el coche todo el día,
y la noche en la cochera"*¹³⁸.

Un paso más fue, siguiendo a Quevedo, colocar a un matrimonio como protagonista de ese encochamiento permanente, como Vélez de Guevara, que tocó el tema muy ácidamente y escribió la sátira más elaborada:

acompañame a reir de aquel marido y mujer, tan amigos de coche, que todo lo que habían de gastar en vestir, calzar y componer su casa, lo han empleado en aquel que está sin caballos agora, y comen y cenan y duermen dentro dél, sin que hayan salido de su reclusión, ni aun para las necesidades

que su propio marido y que cuando gozó del vehículo, *fuí del tan próxima que habitándole siempre, él y yo parecíamos una misma cosa*. Pretendía ir en coche con su amiga y andar en el eternamente encochadas, Barbadillo, *El coche mendigón*, pp. 370-371. En una comedia de Tirso, Ana se servía de un coche para ocultarse y en el disfrazarse: *será el coche mi vestuario*, aseguraba, Tirso, *Celos con celos se curan*, 1621, II, p. 1360.

¹³⁵ Lope, *La prueba de los ingenios*, 1610-1615, BAE, 246, p. 299.

¹³⁶ Lope, *Querer la propia desdicha*, 1619-1620, BAE, 34, p. 277. También el lacayo Fabio se titulaba *señor de la cochera*, Lope, *La esclava de su galán*, 1625-1630, BAE, 34, p. 493.

¹³⁷ En algún caso la manía estaba casi desarrollada, pero faltaba el encochamiento total: *La calle Mayor, su casa, y un coche su camarín. En él de día y de noche/ a sus gustos se dedica/ y aun harto se mortifica/ en no dormir en el coche*, Francisco de Leiva, *El socorro de los mantos*, BAE, 47, p. 385.

¹³⁸ Calderón, *Nadie fie su secreto*, I, p. 102. Hacia 1632 repetía casi el mismo chiste en *Mañanas de abril y mayo*, véase la edición de I. Arellano y F. Serralta, Toulouse, 1995, pp 68-69.

corporales, en cuatro años que ha que le compraron; que están encochados, como emparedados, y ha sido tanta la costumbre de no salir del, que les sirve el coche de conchas, como a la tortuga y el galápago, que en tarascando cualquiera dellos la cabeza fuera del la vuelven a meter luego como quien la tiene fuera de su natural, y se resfrían y acatarran en sacando pie, pierna o mano desta estrecha religión; y pienso que quieren ahora labrar un desván en él para ensancharse y alquilarle a otros dos vecinos tan inclinados a coche que se contentarán con vivir en el caballete del. -Esos -dijo Don Cleofás- se han de ir al infierno en coche y alma¹³⁹.

Muy similarmente tocaba el tema Santos, quien por boca de Aqueronte, contaba de otro matrimonio con el que se daba *famosos ratos* debido a su pasión cocheril. Se trataba de un loco empobrecido,

que ha comprado una caja de coche (y para ello vendió dos colchones de la cama), y la tiene colgada del techo, con cuatro cordeles; y en vistiéndose, abre un estribo y se mete dentro, diciendo con grandes voces: "Hola, González, a Palacio." Con esto se está dentro dos horas, sin llegar a la boca sustento alguno, y cuando se quiere apea vuelve su reclamo a decir: "A casa, González." Con esto se apea, y pasa la vida diciendo entre sí: "Oh, quién hallara modo de vivir con que echar coche, aunque se muriera luego"; y tiene una loca como él por mujer, que así que le ve salir de la caja entre ella, diciéndole a él: "Quiere usía algo para el Prado?" Y él la responde: "Id en paz." Con esto se pasan la vida los desdichados, sin tener lo más días que llegar a la boca¹⁴⁰.

El coche devino vivienda y a la postre, prisión para aquellos que fuera del orden natural, deseosos de salirse de su esfera se habían convertido en locos y en monstruos¹⁴¹. Tan grave era esta pasión que alguno había llegado a enloquecer

¹³⁹ Vélez de Guevara, *El diablo Cojuelo*, p. 93. La sátira de Vélez de Guevara era la más acabada de cuantas se realizan sobre el tema de los encochados, en ella sintetizaba mejor que ningún otro autor estas ideas acerca de los encochados, Brioso Santos, "Velez de Guevara...", pp. 231-233. El coche había conducido a este matrimonio a tal pobreza y locura, que a fin de poder mantenerse estaban decididos a construir en el caballete del vehículo un desván! para alquilar, manifestando con nitidez que el tópico del encochado se dirigía a denigrar a aquellos que tenían coche sin medios para ello y a avisarles de que su pretensión de subir de status con el vehículo, había de acabar con su caída en la pobreza. El intento de alquilar partes del coche como habitación era el reflejo exagerado de una auténtica escasez de viviendas en la época; Pedro Nobo, oficial de albañil vivía en 1645 en unas caballerizas y la calcetera María López en una cochera en la calle del Espejo, cfr. Alfredo Alvar Ezquerro, "Espacios sociales en el Madrid de los Austrias", *El Madrid de Velázquez...*, vol. I, p. 164.

¹⁴⁰ Santos, *Las tarascas de Madrid*, p. 377.

¹⁴¹ Como retomó certeramente Remiro de Navarra jugando con la semejanza entre hileras de coches y cadenas de locos enjaulados:

creyendo tener coche, como aquel hidalgo que ofrecía a todo el mundo el vehículo que no tenía, sin arredrarse ante los comentarios burlescos¹⁴².

3. LA USURPACION DEL COCHE DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO

Hacia 1630 había culminado el proceso de institucionalización del coche, aunque dada la presión social por usarlo y las necesidades financieras de la Monarquía se llegaron a vender licencias de coche, de forma que la gracia del príncipe pasó a costar cierta cantidad de ducados. Esto parece haber provocado nuevos bríos al fenómeno del asalto al coche porque quienes querían ir en él y no habían logrado la licencia veían como otros, con menos o iguales méritos, la obtenían pagando.

3. 1. TENSIONES SOCIALES EN TORNO A LOS ESPURIOS USUARIOS DE COCHE

Para cerciorarse de esto basta ver algunos casos sucedidos en la segunda mitad de la centuria. Lejos de la polémica de los años 1620 y 1630 acerca de quién podía tener coche, la presión por su uso había aumentado tanto que pedía

divididas en la calle tres hileras, parecían cadenas, cuya diversidad de eslabones ataba cada uno las jaulas de los coches, en quienes iban mil locuras. En una jaula iba un mohatrero,... En otra jaula iba otro... En otra jaula iba un pretendiente. En la proa de otra jaula iba un marido, porque iba su mujer en la popa con el dueño del coche. En otra iba un médico, refiriendo a un humanista un panegírico que tenía compuesto a una duquesa.

Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, pp. 118-119.

¹⁴² D. Lorenzo *Mi coche los llevará,
que es mejor, por el sereno.*

...
D. Roque *¿Y su coche de usted es
del uso?*

D. Lorenzo *Del que anda nuevo
ahora, porque es usado.*

D. Cosme *¿Dese modo será viejo?*

D. Lorenzo *Yo paso con el así.*

Dama 2 *Debe de tener mal juego...*

Vicente Suárez de Deza, *La dama de los genios y la dama general*, 1663, en E. Borrego Gutiérrez, *Vicente Suárez de Deza. Teatro breve (I)*, Kassel, 2000, pp. 167-168. Es difícil no pensar en estas asociaciones literarias ante un caso como el del conde de Lodosa, de quien se contaba en 1655 que había dado en *una gran manía*, asegurando que le quería matar su hermano con veneno, con lo cual nadie le aderezaba la comida. No tenía mas que un coche y una mujer que le hacía la cama: *sale por Madrid y come en su coche donde se halla y le da la gana, ya de figón, ya de*

un cierre sin fisuras. Las denuncias a los que montaban en coche sin merecerlo fueron mucho más concretas que tiempo atrás, cuando se decía que muchos se encochaban indebidamente y apenas si se hacía mención a que podían permitírselo económicamente. Por doquier aparecieron críticas muy directas a los nuevos encochados que habían logrado licencias comprándolas o montaban en coche sin ella. La monetización del coche trajo a escena un nuevo tipo de denuncia del encochado ilegítimo inexistente anteriormente, aquella que nombraba de forma concreta y detallada al usurpador¹⁴³. Pero desde mediados de siglo, las denuncias fueron más numerosas y mas acres y no se dirigieron sólo contra aquellos que poseían coche porque tenían medios para ello, pero no la sangre adecuada, sino también contra quienes sin poseerlo iban en él injustamente¹⁴⁴. Prueba de que el asalto al coche era bien real y conmovía los cimientos de la sociedad estamental es que no faltó quien apeló a la violencia como medio más adecuado para erradicar a tantos encochados ilegítimos. Así, en los motines de Sevilla de 1652 después de los primeros tumultos, se exigió que

pastelería, fruta en la plaza y vino en la taberna, Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, p. 151.

¹⁴³ En 1635 se decía de Quevedo en un libelo que *tampoco anda su persona tan mal adornada que no represente ser hombre grave, pues tiene coche de suyo, en que anda siempre y pasea la calle Mayor y el Prado de Madrid, como los demás señores y caballeros*. Pero esto era así, *de poco tiempo a esta parte, con el despojo que hizo en Nápoles y con lo que se quedó de lo que confió dél el Duque de Osuna*, cfr. Jauralde Pou, *Francisco de Quevedo...*, p. 707. En 1638 se decía que un capellán del nuncio *persona muy pobre* había abandonado su servicio por cierta reprensión que le habían hecho y había puesto de pronto,

tan gran casa, con camaradas, criados y dos coches tan de patriarca, saliéndose al río, con uno de seis mulas, y otro de familia, con tanto séquito que ha admirado esta transformación, y mostrado que es calabrés en no haber querido saludar al Nuncio.

Jesuitas, *Cartas*, III, p. 308. Al año siguiente, en agosto de 1639 estando el Nuncio cerca de la muerte, se decía que el encargado de los mensajes en cifra, un triste capellán suyo muy familiar de su secretario, andaba ya en una carroza de 4 mulas, Pellicer, *Avisos*, p. 37.

¹⁴⁴ En 1655 el marqués de Liche daba una comedia para el rey en El Retiro trayendo a los actores de Getafe y Barrionuevo se quejaba: *Dales gala, trailos en coches, mucha vitualla, con que se entretiene el tiempo y gasta el dinero dulcemente cuando no hay un cuarto*, *Avisos, BAE, 221, p. 164*. Mucho más acremente un par de años después, en 1657, cuando yendo a predicar al rey en un día que llovió mucho, el padre *llegó al púlpito mojado y lodoso* y comenzó diciendo: *"¡Para un predicador de Vuestra Magestad falta un coche en un día como este, y sobran tantos en que vengan a festejarle representantes"*, Barrionuevo, *Avisos, BAE, 222, p. 75*. En 1657 varias criadas de la Casa real se encocharon en un traslado desde el Pardo, nada menos que *dos cozineras, una enfermera, una sacristana y una criada de Maribarbaza enana*, cosa que iba contra todo el estilo de Palacio, se decía, *pues nunca semejante genero de gente a ocupado mas que carro o de a dos o de a tres mulas conforme les toca por su asiento*, cfr. Cantera Montenegro, "Algunos aspectos de las jornadas reales de Aranjuez a finales del siglo XVII y principios del XVIII", *Madrid*, 2, 1998, p. 434.

no circularan coches¹⁴⁵ y en un anónimo recibido por el vicescanciller de Aragón en 1669 se denunciaba que se estaba formando una compañía de 90.000 hombres juramentados y repartidos por las principales ciudades de España cuyo objetivo era no dejar las armas de las manos hasta restaurar España. Entre las seis exigencias de su programa el segundo punto rezaba: *porque tenga coche quien lo pueda tener y no otro*¹⁴⁶. La irritación de los sectores intermedios contra el asalto al lujo de los plebeyos era muy intensa, ocasionando conflictos que en alguna ocasión pudieron alcanzar mayor envergadura¹⁴⁷. En esta línea, aunque sin apelar a la violencia, se produjeron numerosas denuncias a lo largo de la segunda mitad del siglo. No mucho después de los motines de Granada de 1656 se acusaba a los oidores de la Chancillería de que *con 800 ducados de su plaza, ruedan a coche y fundan mayorazgos; y los veinticuatro, con las veinticuatrias arrendadas que pagan a sus dueños dellas, hacen lo mismo*¹⁴⁸. Un arbitrista anónimo de tiempos de la regencia de Mariana de Austria atribuía a los togados y plumistas que desempeñaban secretarías y escribanías en el gobierno de la Monarquía, gran parte de responsabilidad en la profusión de vehículos, asegurando que rodaban por Madrid *mas coches de cuatro mulas, que los que había en toda España de dos caballos ahora 60 años yendo en ellos con gran acompañamiento de criados y lacayos los que por su puesto, y por lo que son pudieran contentarse con una mula que fuera más de lo que tuvieron sus padres*. Parecidamente clamaba contra las sillas, con las que si se *contentaban en otro*

¹⁴⁵ A. Domínguez Ortiz, *Alteraciones andaluzas*, Madrid, 1973, p. 106.

¹⁴⁶ Álvarez-Ossorio Alvaríño, "Rango y apariencia...", pp. 275-276.

¹⁴⁷ Barrionuevo relataba en 1656 el caso de un barbero que *tiene coche por auto del Consejo en pleito que le pusieron algunos individuos para que no le tuviese*, cuyo vecino era Santos, el cocinero mayor del Rey. Parece que el *cochero*, impidió la entrada al cocinero:

Salió un galopín, llamado por mal nombre Ganguilla, y trabandose de palabras le dio con un cuchillo al cochero por las ingles, echandole todo el menudo fuera, dejandole muerto, sin decir "Dios valme". Desdichada muerte, por volver por lo que no le tocaba.

Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 21. También en estratos más altos, cabe recordar que a la muerte de un canónigo zamorano, el obispo y otro canónigo pleitearon por su coche. El primero lo reclamaba en concepto de luctuosa (el mejor objeto o joya a la que tenía derecho tras el fallecimiento de uno de sus canónigos), pero el otro alegaba haberlo recibido por una donación ínter vivos. El pleito se prolongó varios años, quedándose finalmente el obispo con el coche, pero no con sus tres mulas, Lorenzo Pinar y Vasallo Toranzo, *Diario de Antonio Moreno...*, pp. 222 y 238.

¹⁴⁸ E. Gelabert, *Castilla convulsa...*, p. 364.

*tiempo las señoras de mas porte, entonces se habían vuelto del todo comunes y quizas mas adornadas en casa de muchos togados, y plumistas con el acompañamiento de pajes y escuderos a caballo para ir sirviendo a las que no parecieran mal por la calle a pie con una criada*¹⁴⁹. Otro denunciaba su uso por elementos sociales típicamente plebeyos, pues *hoy lo gasta el platero, el mercader, el tabernero, el aceitero, el rastrero y otros muchos de este consonante, atropellando esta gentecilla a muchos hombres de bien, que por su mala fortuna los trae a pie pisando lodos por esas calles*¹⁵⁰. Un tercero aseguraba que hasta los ministros que no eran muy superiores, disponían de tantos vehículos que *pueden remudar cada dia de los del año un coche distinto y vestir y adornar de tapicerías, escritorios y otras alhajas preciosas seis casas muy grandes, estando hoy tan entronizados y remontados que se nos esconden a la vista y así para hablar a uno en cualquier negocio es menester un mes*¹⁵¹. En fin, un arbitrista anónimo que se dirigía a Juan José de Austria en 1677 exponiendo los problemas de la Monarquía, criticaba la actitud de los alcaldes de corte *que se portan con ostentación particularmente en Madrid; y aun en las demás partes, de coche de cuatro mulas, criados, casa grande, visitas y algunas sillas para sus mujeres*¹⁵². A diferencia de las críticas de las primeras décadas del siglo, estas tenían en su mayor parte un destinatario claro, tendencia que también se produjo en la denuncia literaria.

3. 2. EL AFIANZAMIENTO DEL USURPADOR Y EL PICARO EN EL USO DEL COCHE

Entre 1630 y 1670 se produjeron importante aportaciones al debate sobre el coche. En paralelo a los movimientos que se estaban produciendo en la escena social, la literatura fue modificando también sus temas, sus personajes y la forma en que estos hacían uso del coche. La culminación del proceso de usurpación del coche por enriquecidos o por pícaros tuvo lugar en obras de estos años. Al mismo

¹⁴⁹ *Achaques de la Monarquía*, BNM Mss. 8180, f. 66.

¹⁵⁰ Citado por Deleito y Piñuela, *La mujer...*, p. 257.

¹⁵¹ J. Juderías, *España en tiempos de Carlos II el hechizado*, Madrid, 1912, p. 149.

tiempo, temas y motivos menores que habían surgido mucho antes, como el del encochado, alcanzaron su plenitud en la segunda mitad del siglo.

Desde los años 1630 y esto hay que ponerlo en relación con el proceso de venta de licencias de coches, los personajes picarescos o sus epígonos y los usurpadores se afianzaron literariamente en el uso del coche¹⁵³, cobrando este enser mayor importancia en sus aventuras. Gregorio Guadaña podía asegurar que *no hay descanso y comodidad mayor para la vida humana como la de un coche*¹⁵⁴. Aunque no fuera suyo, el pícaro experimentaba las ventajas de su uso y la pícara aun más, porque mediante el coche obtenía pingües beneficios, además de aparentar. En los pícaros anteriores, el uso del coche quedaba un tanto desdibujado. A él se accedía a través de un golpe de suerte o se usaba de forma excepcional, recuérdese a los Guzmanes, a Onofre, o al Buscón. En los nuevos pícaros, sin embargo, ir en coche se lograba más fácilmente, aun cuando el azar o la fortuna no dejaran de jugar su papel. Así por ejemplo, cuando Trapaza llegaba a Madrid planeaba pasar por toda la pirámide del status; primero *procuró tener un macho con que andar, con muy buen aderezo*, más tarde se hizo con un caballo para salir al Prado y a la calle Mayor *en tanto tenía amigos que le llevasen en sus coches*, cosa que consiguió finalmente¹⁵⁵. No solamente lograba coche con más desenvoltura, además gozar de él facilitaba al pícaro alcanzar otros

¹⁵² Cfr. R.I. Sánchez Ron, *Delincuencia y seguridad en el Madrid de Carlos II*, pp. 72-73.

¹⁵³ Hasta entonces no había sido una denuncia habitual, aunque alguna había habido: *Dos mil de renta; es quien quiera; vengan peto y bigotera, venga un coche y venga un don*, Mira de Amescua, *El palacio confuso*, edición de J. Hernando Cuadrado, Madrid, 1983, p. 86. El gracioso Castillo, que se veía dueño de cien mil pesos, decía, *dos coches echaré/ que es el venite post mel de toda dama tomate*, Tirso, *La lealtad contra la envidia*, 1626-1629, III, p. 767.

¹⁵⁴ Antonio Henríquez Gómez, *Vida de don Gregorio Guadaña*, en T. De Santos, *El siglo pitagórico y Vida de don Gregorio Guadaña*, Madrid, 1991, p. 250.

¹⁵⁵ Se le veía galanteando con el vehículo en la ermita de San Blas, donde se había encontrado con otro coche en el que iban cuatro damas y una viuda moza:

Vueltos a dejarse ver de las damas, el caballero procuró trabar conversación con la señora que iba al estribo; y como en Madrid está tan en su punto el despejo y el estar recibido hablar en los coches cuando no hay recelo de quien lo pueda impedir, fue facil de hallar lo que pretendía. Trapaza se puso al otro lado, adonde caía la viuda, que iba en la popa, como convidada de la señora del coche, y, por ir el estribo vacío, fuele también fácil de tener plática con ella.

Solórzano, *Las aventuras...*, 1637, pp. 270-271. Trapaza había ido a Madrid en coche de camino, *ibidem*, p. 246.

beneficios¹⁵⁶, especialmente dinero en el caso de la pícara, que como veremos, disfrutaba del coche como nunca antes.

En torno a la mitad del siglo, la diatriba literaria señaló con claridad a aquellos que habían logrado hacerse con el coche o usarlo indebidamente y fue ganando en beligerancia a lo largo de las décadas siguientes¹⁵⁷. Se mostró entonces una corte invadida por usurpadores del coche a la que imaginariamente se contraponía otra idealizada, aunque no menos irreal que la anterior. Remiro de Navarra traía a los encochados (comparaba a los coches con *jaulas*) por la calle Mayor: mohatreros, pretendientes, maridos consentidores, médicos y humanistas. La mezcla de estados era absoluta y *los coches pobres se disimulaban junto a los ricos. A las sombras de vistosísimas carrozas pasaban las que eran jurisdicción ya casi de los cocheros*¹⁵⁸. Dominaba el advenedizo, que era como siempre, la antítesis del caballero:

¡Oh, la más necia vanidad de las vanidades! El que tuviere quinientos escudos, aunque sea hombre vil, trae coche. Mas a eso dicen algunas damas: "vaya el coche a mi casa y venga lo que viniere; ruede a mi casa el coche y ruede la bola". Hombres hay de quien juzga la necesidad les da discreción el ir en coche, y van en él tan bestias que pueden tirarle. Mirad a algunos de riqueza novel en coche: es la peor canalla del mundo. Si ven a algún amigo suyo a pie, le dan voces por que los vea y primero quitarán por malicia un sombrero, que el suyo por cortesía. Ellos piensan -a sí y a sus mulas- que les da honor y estimación ir una vara del suelo altos, como si al hombre bajo le engrandeciese el coche, que presume al ir con él dignidad y llegó a ella por mil indignidades. ¡Notable cosa!

En una rotunda hipérbole, Remiro de Navarra eliminaba de un plumazo a todos los poseedores legítimos de coche en la corte. Este dejaba de ser un bien monopolizado por una riquísima y poderosa élite, para encontrarse en manos de plebeyos, en una maniobra en la que todos aparecían como puros advenedizos o

¹⁵⁶ El pícaro Estebanillo recibía en Polonia, dinero, vestidos y *una carroza con dos bizarros caballos* con la que llegaba a Viena a tiempo de que le dieran aguinaldo todos los señores de la corte, que, confesaba, *me doblaron la parada por verme gentilhomme de carroza*, *La vida y hechos de Estebanillo*, vol. II, pp. 232-233 y 241. En Bruselas, había usado del coche como criado del cardenal Infante, que le llevaba en él *cuando salía a tomar descanso*, *Ibidem*, p. 115.

¹⁵⁷ El encochado satisfecho de su status, criticaba a los que ascendían en la escala social, como traía Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 412 y 416-417.

¹⁵⁸ Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, pp. 118-119.

criados. El coche justo desaparecía de la escena, víctima de unos usuarios espurios en grado máximo:

Con ser tantos los de Madrid, no tiene nadie coche. Mirarás al que va en uno de cuatro mulas y le envidias luego: es un paje o gentilhombre que va por su señor a Palacio. Verás otro y le envidias también: pues le lleva al amigo de su dueño o a su amiga; de modo que, a los más que miras andar en ellos no son suyos. El amigo sufre mil desaires al que tiene coche por que le dé un lugar en la calle Mayor. Los que lo llevan prestado no es suyo; los que lo tienen propio no les cabe un día en el año, por prestarle a los que ha menester. El acreedor, por un día que le prestó el deudor el coche, alarga un mes el plazo.

Remiro de Navarra retrataba la enorme competencia por el uso del coche, denunciando un intercambio promiscuo y sin final, injusto y desigual de los vehículos. En su diatriba, ocultaba al verdadero dueño del coche, desaparecido, eliminado por los envilecidos asaltantes:

Verás cuán inconstante es en los más andar en él y, así, huyen de la gente yendo a pie, no porque se presuman dignos del coche, sino porque los que lo vieron allí no los miren sin él. Considera cuántos van al Prado, pues más caros les sale que a ti: el papelista no lleva derechos al litigante que le prestó el coche; el marido deja visitando a su mujer al dueño, por irse él a pacer al Prado; el amigo es esclavo del señor del coche, que ha de ir adonde el otro gustare y, aunque sea hombre bajo, le dará el mejor lugar, no por honrarle, sino porque, yendo en el inferior, le juzguen señor del coche. Y notarás que, en abordando el de alguna dama, lo primero es que se sirva de su coche. De suerte que miras a muchos de ellos y son tan cocheros, sentados en la almohada, como los montados en la silla. En saliendo, se esconden y les parece han de morir luego, como el pez fuera de su centro. Gente, como dice el ingeniosísimo Luis Vélez, que se va al infierno en coche y en alma. Uno destos hacía testamento y, habiéndole ordenado con juicio, le perdió acordándose del coche y mandó que, por excusar ataúd, le enterrasen en él¹⁵⁹.

A diferencia de otros usurpadores anteriores, los protagonistas de esta carrera desmedida e irrefrenable en pos del coche no eran víctimas de la mecánica abuso-castigo¹⁶⁰. Se constataba el problema, pero parecía no poderse hacer nada

¹⁵⁹ Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, pp. 87-88. La referencia a Vélez recordaba el tópico de los encochados, véase *supra*.

¹⁶⁰ Gracián se mofaba de un coche que traía tan arrastrado a su dueño cuan desvanecida a su dama, que antes de muchos años será carreta, Baltasar Gracián, *El Criticón*, edición de Santos

para evitarlo, cundía el pesimismo y sin una solución fácil parecía que cualquier tiempo pasado había sido mejor. La Edad de Oro que los labradores habían personificado en la comedia inundó entonces el proyecto utópico urbano en el que se recreaba un tiempo puro y bienhechor. Fue Gracián quien, en la década de 1650, propuso en *El Criticón* una imagen antitética de la ciudad, la ciudad como era y como debiera ser. La decadencia de la urbe implicaba tanto una transformación del espacio urbano como de las costumbres de sus habitantes, entre las que se destacaba el uso del coche y las sillas. En la visión positiva de la urbe los caballeros, como Nuño Rasura, *passeaban sus calles en carros* y las damas, *como tan recatadas, ni eran vistas ni oídas*. Sin embargo, en la visión negativa, en la realidad, *las que allí eran carretillas, aquí son coches y carroças; las que angarillas, son sillas de mano tachonadas*. Ya no se veía *ruar el carretón de Laínez tirado de sola una bestia*. Gracián se preguntaba entonces cómo habían de admirarse los héroes míticos castellanos, Alvar Fáñez, Laín Calvo, Gracián Ramírez o García Pérez *¿si passearan por estas calles y las hallaran ocupadas de coches y carroças, si vieran estas tiendas y esta perdición*¹⁶¹? Se había trastocado el orden natural, como evidenciaban los plebeyos en sus sillas de mano, enseñoreándose de los nobles que les llevaban:

*Lo que les ofendió mucho fue el ver unos villísimos esclavos de si mismos arrastrando eslabonados hierros: las manos (no con cuerdas, ni aun con esposas) atadas para toda acción buena, y más para las liberales; el cuello, con la argolla de un continuo, aunque voluntario ahogo; los pies, con grillos que no les dejaban dar un paso por el camino de la fama; tan cargados de hierros cuan desnudos de aceros. Y con una nota tan descarada, estaban muy entronizados, cortejados y aplaudidos, mandando a hombres muy hombres, ingenuos y principales, gente toda de noble condición; éstos servían a aquellos, obedeciéndoles en todo, y aun los llevaban en peso, poniendo el hombro a tan vil carga*¹⁶².

Frente a un presente decadente marcado por el lujo desordenado de los coches y por la confusión social, se alzaba una Edad de Oro falsificada, un pasado puro y

Alonso, Madrid, 1984, p. 593. Fue Santos quien volvió a castigar a algunos de los usurpadores encochados, véase *infra*.

¹⁶¹ Baltasar Gracián, *El Criticón*, pp. 749-751.

¹⁶² *Ibidem*, p. 137.

ascético, en el que aquellos eran carros desnudos de sedas, brocados y terciopelos e iban ocupados por lo más granado de la nobleza de Castilla.

El retorno a una Edad de Oro, como salida a la crisis, fue una de las columnas del pensamiento de Francisco Santos, que imbuido de mentalidad providencialista, creía que bajo los designios divinos, la prosperidad y tranquilidad había de volver pronto, aunque ello no le impidió escribir las más acres críticas a los coches, como se aprecia en varias de sus obras, especialmente en *Día y noche de Madrid* (1663), *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso* (1665)¹⁶³, *El no importa de España* (1667) y *La verdad en el potro* (1671)¹⁶⁴. En este tema, que fue su bestia negra, Santos se mostró como un acérrimo crítico de quienes quebrantaban la ley y como un ardiente defensor del orden social¹⁶⁵.

En *Día y noche de Madrid*, la obra primera y más optimista de Santos, ya aparecían dos damas *bien vestidas pero muy desgarradas*, una de las cuales había llegado a ser *mujer de cuarto de casa, estrado y criada, y no falta quien la da coche algunas veces*¹⁶⁶. Poco después, escribía Santos la más acre diatriba sobre los coches en *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso*, dos obras que eran parte de un mismo tema, la crítica de las costumbres de la semana santa madrileña, la primera de ellas y el juicio y condena de los hombres que la denigraban con sus vicios, la segunda.

¹⁶³ F. Santos, *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso*, edición de M. Navarro Pérez. Incluye también la obra *Día y noche de Madrid*, edición que consultamos (hay otra de J. Rodríguez Puértolas, Madrid, 1992).

¹⁶⁴ F. Santos, *El no importa de España*, y *La verdad en el potro*, edición de ambas de J. Rodríguez Puértolas, Londres, 1973. Para la primera de ellas véase también *ibidem*, "El no importa de España", A. Porcheras Mayo y Carlos Rojas, (eds.) *Filología y crítica hispánica. Homenaje al prof. Federico Sánchez Escribano*, Madrid, 1969, pp. 267-285.

¹⁶⁵ Para la mentalidad providencialista de Santos y su defensa del orden social, Rodríguez Puértolas, *El no importa...*, pp. LVII, LXIII y LXVII y ss. y M. Navarro Pérez, *Las tarascas*, p. XXV. En cuanto a la obsesión con los coches, Rodríguez Puértolas, *El no importa...*, p. XLIII. Lo mismo aseveraba Navarro Pérez, en su edición de *Las tarascas*, p. XLII, señalando que esta manía ant coche se reiteraba obsesivamente en todas las obras de Santos. La aportación de Santos a la crítica de los coches renovó el tema de forma importante, con diatribas que tuvieron gran eco ya en vida del propio autor. Para las reediciones de sus obras, Navarro Pérez, pp. XXX, XXXVI y R. Puértolas, pp. XIV-XV. En concreto y dejando las primeras ediciones, *Las Tarascas* se imprimieron en Valencia en 1694, *El no importa* tuvo tres ediciones en 1668 y *La verdad en el potro* dos de 1679 y 1686. Santos culminó las críticas de muchos autores como Gracián, Zabaleta, Vélez de Guevara, Quevedo, Suárez de Figueroa, entre otros, Rodríguez Puértolas, *El no importa...*, pp. XXX y ss.

¹⁶⁶ Esta había pasado de asar castañas y ser prostituida por su tía a medrar con un estudiante hijo de un mercader lencero y con un mozo de mulas que *la puso en mayores*, F. Santos, *Día y noche de*

En *Las Tarascas* se criticaba al coche por impedir la celebración de la semana santa, cuando algún usuario de coche indebido, interrumpía con su paso las procesiones¹⁶⁷. Santos clamaba porque los coches no respetaran estas costumbres en la corte del católico rey¹⁶⁸. También criticaba a aquellos que siempre habían de ir en coche, incluso cuando se prohibía en Semana Santa, como aquel que aseguraba jurando que con la prohibición no pensaba *salir de casa, que sin coche yo no acierto a andar, ni aun a salir a misa*¹⁶⁹.

En *Tribunal espantoso* el autor soñaba que convocaba a toda la corte infernal ante el juez supremo, Lucifer, para rendir cuentas de su actuación entre los hombres durante el tiempo de la Cuaresma y la Semana Santa. Cada uno de los espíritus malignos patrocinadores de los pecados y debilidades humanas exponían el éxito de su gestión y tenía lugar la condenación de los transgresores¹⁷⁰. En la *Relación que hace Aqueronte, barquero del Leteo y gobernador de los coches del mundo*, aparecían ferozmente retratados los usurpadores del coche. El argumento central aseguraba que los coches eran aliados excepcionales de demonio pues llevaban más gente al infierno que cualquier otro pecado o crimen¹⁷¹. Aqueronte relataba

Madrid, p. 88.

¹⁶⁷ Entonces los circunstantes le ordenaban que se detuviera amenazándole, pero el *peinado* que iba al estribo ordenaba al cochero que andara, alguien entre el público les reprochaba su acción, pues *no es razón que por medio de una procesión, donde van efigies de Cristo y su Madre, atraviase un coche guiado de dos animales tan grandes como los que van dentro*, oyendo esto los ocupantes se empeñaban en que habían de pasar, pero de un hachazo rodó el cochero por encima de las mulas, y los del coche salieron a la defensa sacando las espadas: *Soségáronse por fin porque les estuvo bien, volviéndose a su coche; y el cochero descalabrado y querelloso, montó para huir*, Santos, *Las tarascas de Madrid*, pp. 297-298.

¹⁶⁸ *¿Es posible que en el riñón del mundo, donde la fe resplandece, donde florece el ingenio, donde asiste el mayor monarca del mundo y su más católico Rey, no haya medio para que una Semana Santa se arrimen los coches? Sin hacer reparo que las procesiones no hayan camino por donde ir, y si le hayan es por el peor camino, pues el mejor le ocupan estos trastos de vanidad, sin haber sosiego, sino es aquellas pocas horas de jueves por la tarde y viernes por la mañana; y entonces parece otro mundo Madrid, como goza sosiego, pero los poderosos sienten mucho este tiempo, por parecerles que se iguala con ellos el pobre, pues aun si pudieran excusar el sueño lo hicieran, por no igualarse aquellas horas, como se igualan todos*, *ibidem*, pp. 297-298.

¹⁶⁹ *Es posible... que tantos ciegos tenga este lugar! Lástima me da que faltos de luz y entendimiento tropiecen en tantos pecados como cometen, por tan arduos caminos. ¡Veinticuatro horas de abstinencia de coche se siente tanto en Madrid! Pues yo sé de algunas partes de Castilla donde se ponen lutos así que entra la Cuaresma y publican tristeza; pero en Madrid, siendo el mejor lugar del mundo, se vive al revés de la razón, y creo para mí que algún demonio condujo el primer coche a Madrid, que en Madrid no se hizo el primero*, *ibidem*, pp. 302-303.

¹⁷⁰ Véase la *Introducción* a la obra de Navarro Pérez, p. XLI-XLII.

¹⁷¹ *Y crea el infierno que le son los coches de más provecho que los ladrones facinerosos porque, aunque el ladrón y matador, nos da muchos gustos al año, ya con las muertes y ya con los robos, tal*

como gracias al coche traía almas al infierno, castigando en especial a los que pretendían ascender socialmente y a quienes lo usaban para sus deseos lujuriosos,

...paso a los nacidos de la dicha que podían gozar a la mayor perdición que pueden adquirir, inventando para ello los vasos que surcan los mares de Madrid, como piloto mayor; pues desde el coche se pasan al infierno, en tanto grado, que ya los que quieren ser enredadores procuran echar coche, ruándole a menudo, y los que le ven, se dicen unos a otros: "Hola, ¿no veis a Fulano cómo se ha echado coche, y ayer era un pobre metemueertos? Muy rico está quien tal gasto sustenta." Otro le echa, para con él brindar a la lujuria, y cuando va por la calle, cualquier mujer que ve, si le parece que tiene rostro agradable, saca la cabeza por un estribo y la dice: "Reina mía, si se quiere servir del coche, aquí lo tiene, y a su dueño, que la servirá de lacayo; entre si quiere, que será muy bien recibida"¹⁷².

Aqueronte relataba como castigaba a todos los escaladores sociales que hacían uso del coche:

Yo hago que si alguno puede servir de alivio al pobre, no se mueva a ello hasta que el pobre busque o alquile coche, y se le lleve para que salga a la diligencia; con que por aquí hago que se aburra el pobre y ensoberbezca el rico.

Pero mucho más hacía por los vanidosos y gastadores a quienes procuraba que el coche se les convirtiera en elemento imprescindible para todo:

Yo hago que el hombre gastador y manirroto, para cualquier holgura que tenga, le parezca que no es grande si no lleva coche, buscándole prestado o alquilándole, cueste lo que costare, aunque para ello se venda o empeñe una prenda, y haga falta a otro día, venciendo imposibles, sólo por ir en coche, aunque sea malo y alquilón, gastando para ello más de lo que ha de gastar en una semana.

Santos criticaba también al rico avaricioso incapaz de dar limosna:

Y a otro encochado le ando perdigando para traerle acá; porque el otro día, habiendo acabado de pagar mil reales de aderezos del coche, llegó un pobre

vez da en manos de la justicia, y va a la horca o a galeras; pero sirviéndonos el coche de tantos aumentos, y dándonos tantas almas como nos da, jamás le castigan, pues para uno que se deshace se hacen dos, y tal privilegio, libertades, y exenciones, le tengo concedido que no se le atreve la justicia del mundo; y espero antes del juicio universal de granjear tanto caudal con esta mercancía, que ha de ruar coche por las márgenes del Leteo Aqueronte, Santos, Tribunal espantoso, p. 377.

¹⁷² *Ibidem*, p. 371.

a pedirle una limosna por Dios, y le respondió: "Perdone, amigo, que harto pobre soy yo también, y no me parece que lo veo falto de salud, ni sobrado de edad para que no trabaje; y si no halla dónde, campaña hay, que los señores harto haremos en sustentar nuestros criados, sin cuidar de los holgazanes"; y diciendo esto le volvió las espaldas, dejando al cuitado mendigo más llenos de agua los ojos que su duro corazón de piedades, y le tengo de hacer volver humo el caudal que tiene, pues con lo que le cuesta el coche de aderezos, podía hacer obras para no venir acá; pero él más quiere coche, porque en él ha de venir a vernos antes de mucho.

Mas todavía contra los que pretendían subir de esfera, como parteras, médicos y rapanderas,

Y a tanto extremo he hecho llegar la vanidad, que las parteras que ayer se holgaban de ir a pie adonde las llamaban, ya hoy, si no es en silla o coche, no salen, aunque la que quiere parir esté agonizando entre dolores. Y los doctores, que ayer se holgaban de tener mula en que andar, y para ser conocidos, la adornaban de una gualdrapa ya no salen a visitar a nadie, aunque se muera medio lugar, si no hay coche; porque con él crece su vanidad, y cree que gana fama, aunque mate a cuantos cure; y no tengo de parar hasta que haga que las rapanderas anden en coche, que ya poco falta; y en consiguiéndolo, bien puede tratar Lucifer de ensanchar estas moradas, porque todo el mundo se ha de venir en coche a los infiernos¹⁷³.

Santos va desgranado anécdotas y cuentecillos mas o menos conocidos, uno de ellos el del muerto que iba en coche y resucitaba y pedía volver a casa solo por seguir su paseo¹⁷⁴, o el caso del matrimonio pobretón y loco que vivían encochados¹⁷⁵. También traía a otro, con no demasiados medios que por no tener coche había enfermado de melancolía:

¹⁷³ *Ibidem*, pp. 375-376.

¹⁷⁴ *Y a tal extremo llega la vanidad de este trasto, que hago que lleven en él los difuntos a enterrar a la Iglesia: con que por aquí quito muchas oraciones, que alcanzara si fuera en público en un ataúd, a hombros de cuatro pobres; y ese otro día hice hablar a una difunta, que llevaban a enterrar dentro de un coche, que viviendo a la puerta de Fuencarral se mandó llevar a la Almudena, sólo por gozar largo trecho la vanidad; y cuando llegaba cerca dijo el cochero: "Da vuelta a casa, Domingo, que no voy bien amortajada, ni me han puesto los lazos en las manos"; y así que lo oyó un criado, que iba a un estribo, se arrojó al suelo medio muerto, y el cochero hizo lo mismo, *ibidem*, p. 376.*

¹⁷⁵ *ahora me doy famosos ratos con un loco que ha comprado una caja de coche (y para ello vendió dos colchones de la cama), y la tiene colgada del techo, con cuatro cordeles; y en vistiéndose, abre un estribo y se mete dentro, diciendo con grandes voces: "Hola, González, a Palacio." Con esto se está dentro dos horas, sin llegar a la boca sustento alguno, y cuando se quiere apearse vuelve su reclamo a decir: "A casa, González." Con esto se apea, y pasa la vida diciendo entre sí: "Oh, quién hallara modo de vivir con que echar coche, aunque se muriera luego"; y tien una loca como él por mujer, que así que le ve salir de la caja entre ella, diciéndole a él: "Quiere usía algo para el Prado?" Y él la responde: "Id en paz." Con esto se pasan la vida los desdichados, sin tener lo más días que*

tengo en los últimos de la vida a un hombre, porque tomó tan a pecho el susto de la falta de una mula, que se le murió, y dos cortinas que le hurtaron, que por no hallar mula que venga igual con la suya, y haber días que no sale en el coche, dura la tristeza tanto en él, que si Dios no le remedia, en coche, o sin él, vendrá a visitarnos; porque aunque mejore de la melancolía, hasta tener coche, bien sé que no ha de salir a misa¹⁷⁶.

No era casualidad que además de algunos locos, casi todos estos personajes fueran pobres, es decir, gente con pretensiones de ascenso social. Ser pobre y querer coche era el colmo de la vanidad, caso al que dedicaba Santos furibundos dardos. Uno de ellos un loco que quería comprar a su vana mujer una caja vieja de coche a cuyo dueño *le cuesta de aderezos más que vale*, y aquel la había de comprar por 4000 reales y para ello *le ha de vender las joyas, y ella lo llevará a mucho favor, por salir en coche, y no ha dos años que no tenía camisa*. También de bajo status eran sus próximas víctimas, una *mondonguera*, una *castañera*, una *tendera de aceite y vinagre* y *la mujer de un lacayo*, a los que iba a convencer para que buscaran coche con que ir a Atocha, lo que no habían de lograr porque se había de quebrar una rueda y volcar el carruaje, con que *volverán maltratadas y sucias a sus casas a pie, sin oír misa*. Pero nada peor que el advenedizo que olvidaba sus orígenes, como aquel,

lindo, que por tal se tiene y sólo lo es de bolsa, porque le ha puesto la fortuna próspero en sus bienes, pues rúa coche, niega que es hijo de una pobre mujer que ayer se sustentaba de coser camisas de la calle de las Postas, y soberbio y vano, dijo el otro día que Mari Hernández no era su madre, que su madre se llamaba doña Hermelina de Guiomar, y porque el que niega a sus padres en cuanto al cuerpo, está muy cerca de negar al padre del alma, le ha ordenado el Cielo su castigo, que el domingo de Pascua, yendo en el coche, que tanto ama, ha de soltar un muchacho un cohete y se ha de meter por un estribo, quemándole un ojo, porque su padre era tuerto y pobre.

A otro advenedizo, que entró en Madrid descalzo, y sin blanca de moneda, decía tenerle,

llegar a la boca, ibidem, p. 377.

¹⁷⁶ *Ibidem, p. 376.*

tan ufano con su coche que cada mañana se levanta antes del día a contemplar en él, sin contemplar cuando un día comió un cuarto de mondongo; y habiéndole venido la dicha por la pluma que ejerce, no se acuerda de quien le enseñó; y tan ciego le tengo con la vanagloria de un coche y un don que le han puesto los que le han nacido menester, que no se acuerda cuando entró en Madrid, y se arrimó a una mondonguera para que le diese una escudilla de caldo; y habiendo pasado por esta miseria, se olvida quela hy en el lugar, pues jamás da una limosna, y en pago de obra tan agradable a nuestros ojos, le voy criando un hijo tan parecido a las mañas de su padre, que ha de arrasar con la vida y hacienda de quien le engendró¹⁷⁷.

Al año siguiente, Santos traía apenas dos encochados, pero muy característicos. Eliminaba otra vez la mayor parte de la parafernalia literaria para lanzar una denuncia de los escaladores sociales trayendo casos individuales de nuevos ricos encochados gracias sus robos a los pobres:

mira esse que se apea del coche, que le llaman gato de la república; y aquel que le acompaña le llaman el lobo: el gato es dueño del coche, que con los oficios que ha tenido ha trampeado infinita hazienda a los pobres, y el lobo, con unas melosas razones, se ha hecho dueño de muchas casillas de pobres, harto infamemente¹⁷⁸.

De nuevo al año siguiente, volvía Santos contra la movilidad estamental en *El no importa de España*, en sus *Sentencias contra los coches*, donde la crítica era sobre todo de tipo económica. Recogiendo la estela de los tratados políticos al uso, el libro retrataba la grave crisis por la que atravesaba el país a través de un sabio-loco, el *No importa*, que recorría las calles de Madrid convocando a sus seguidores ante una cárcel, donde como juez revisaba las causas y dictaba sentencia. La idea principal sobre el coche era que su uso por quienes no les correspondía por su sangre era la causa de infinitos males:

Juan era ayer pasante y ya es letrado; no importa, que con sus desvelos lo habra conseguido; pero mucho importa que el que nacio sobre malvas diga y quiera establecer que es hijo del Caballero de la Espada de Fuego, sin reparar que su madre vendía bollos y rosquillas, y que su padre era tan grave que llevaba en silla a muchas damas a fuerza de su sudor.

Luego seguía contra un bodegonero:

¹⁷⁷ *Ibidem*, pp. 377-379.

¹⁷⁸ Se trataba de la obra, *Los gigantones de Madrid*, de 1666, cfr. Rodríguez Puértolas, *ibidem*, XLIX-

*pero miren si importa que Marquillos, el bodegonero que ayer partía cabezas a la puerta de la Carnicería, tenga hoy coche con dos mulas y ya esté maquinando cómo echar cuatro, que para ello ha menester dos mil ciento y noventa y seis celemines de cebada cada año, cochero y lacayo con libreas, trescientos ducados para reparos del trasto, y para que esta ostentación no caiga se arbitran medios ladrones, usurpadores, aunque se cercene patromonio real y crédito, que de las bocas de quien tal hace no importa, ni tampoco importa que sus mujeres piden luego silla, que también han menester dos mozos que la lleven y rodrigón a caballo que la acompañe y paje que la sirva. Y este gasto si hay oficio para meter la mano no importa*¹⁷⁹.

En *La verdad en el potro*, el último de los libros de Santos en los que aparecían los coches de forma significativa, este atacaba nuevamente la ruptura del orden estamental, criticando acerbamente a los humildes que se engrandecían robando y llegaban a tener coche¹⁸⁰. En 1671 las diatribas de Santos sobre el coche solicitaban a gritos que se restringiera su uso criticando de forma casi exclusiva al poderoso que tenía coche sin merecimientos, sin ser noble¹⁸¹. Así aparecía un *hijodalgo postizo* de quien decía que *todo quanto tenía avía robado* y que venía con *coche, silla, caballos y criados*, ufanándose de su grandeza aunque era de origen humilde e ignoraba a sus pobres padres. Después de ser echado al río de la Risa,

L.

¹⁷⁹ F. Santos, *El no importa de España*, pp. 73-75. Marquillos era un personaje proveniente de una familia que había ascendido con rapidez desde las carnicerías y tenedurías a la riqueza y a convertirse en proveedores de la Casa real. En las pruebas que se hicieron en 1677 a un miembro de la familia llamado Marcos a fin de ser oficial del Santo Oficio, como llegó a ser, Manuel Rodríguez, escribano real y pariente de este personaje, decía que *el pretendiente se porta con mucha decencia con un coche de cuatro mulas*, AHN Inquisición, Leg. 1530, exp. 7 f. 225v. Debo este dato a Elena Sánchez de Madariaga.

¹⁸⁰ Su argumento era el siguiente: el autor descansaba en el Prado de San Jerónimo y se quedaba dormido. En sueños se abría la tierra y aparecía El Cid, la Verdad y un grupo de ancianos. Ante ellos, por la gran Puente del Mundo, desfilaban todas las miserias sociales, mientras La Verdad, el Cid y los ancianos actuaban como espectadores, testigos y jueces que ordenaban arrojar a los sentenciados al río de la Risa. El Cid resucitado era implacable con las injusticias e inmundicias de todo tipo y no volvía a su tumba hasta que las puertas del palacio real de Madrid habían sido franqueadas a la Verdad y la Justicia, en una aventura que no podía dejar de recordar el contexto bien cercano de las esperanzas puestas en Juan José de Austria, Rodríguez Puértolas, *ibidem*, LXIX-LXX.

¹⁸¹ Poco antes ya aparecía un joven estudiante cubierto de andrajos que cantaba: *Cielos, paciencia me dad,/ y sufrimiento a mis penas,/ que aunque es la edad corta, es/ larguíssima mi tormenta./ Pero anhelar es forzoso,/ que muchos hay de mi tierra/ que vinieron sin camisa/ y hoy tiene coche y litera*, F. Santos, *La verdad en el potro*, p. 126. Recuérdese el caso del conocido mercader Ontiveros, que había entrado en Madrid como un rudo muchacho de las montañas y con solo 6 reales, murió en 1655, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 151, cfr. C. Soriano Triguero, "Imágenes literarias de la burguesía madrileña", en AA.VV., *La burguesía española en la Edad Moderna*, Valladolid, 1996, vol. I, p. 249.

aparecía otro personaje que *iba en una silla más majestuoso que novia mesurada*, precedido de *cuatro lacayos haciendo plaza*. Al salir de la silla, un guarda le acusaba de sus pobres orígenes, de haberse enriquecido y sobre todo de ser soberbio y se le mandaba situar renta a los sepultureros *para que le abran el hoyo más ancho que lo ordinario y haga silla más ancha que la que trae, que en esa cualquier hombre cabe, y no es razón que donde cualquiera cabe quepa v.m.*, pero La Verdad se oponía a ese veredicto y el ensillado trataba de mostrar sus influencias,

no me debe de conocer, dando crédito a un hombre ruin y vil ¿No conocen que he tenido a mi carga mucha hazienda real y que me han buscado menesterosos muchos hombres de bien y que me han dado su lado muchos principes? ¿Cómo se habla conmigo de esse modo?

La Verdad ordenaba que le echaran al río de la Risa, recordándole que su mujer lo había sido primero *de un vinagrero o tratante de vino bolcado*. Más tarde aparecía otro personaje de bajo origen que había alcanzado una alta posición social:

ocupó el puente un coche, digo un hombre que parecía coche; mal me explico, un coche que parecía hombre; todo lo era pues tan embebido iba en su coche y tan endiosado, que coche y hombre parecía uno mismo. "Para cochero", dijo un guarda, pero él no quiso, a cuya acción el tal guarda... le sacudió ciertos palos y cayó en la Risa, pues la causó a todos. Salió el dueño del coche, y empuñando la espada empezó a brotar veneno por la boca, ultrajando a todos, diciendo, que cómo no se vengaban a manos de los cielos tales agravios, ... que había de dar cuenta al rey nuestro señor. De lo que habéis hurtado, dijo la Verdad sobre su potro, andad en hora mala, y conocéos, que si lo hacéis seréis humilde. ¿Acaso sois más que un pobre hijo de un cochero? No me espanto que por eso sintiéseis el agravio del vuestro, pero por la crianza ya sabreis lo que suelen ganar y la obligación que tienen. Echenle, pues no se conoce, al Río de la Risa¹⁸².

Hay que señalar que las tres obras en las que Santos más criticó el uso del coche, *Tribunal espantoso*, *El no importa* y *La verdad en el potro*, eran juicios realizados a la sociedad de su tiempo en los que implícita y explícitamente el proponía un coche justo y uno injusto. Sobre el coche justo decía un personaje:

"Este trasto no se hizo para otros, más que para los poderosos, y sirve de diferenciarlos de los humildes, sin que lleguen a hombrar con ellos los hombres ordinarios y los pobretones; pues no era razón que se igualaran todos; y así es un arbitrio famoso el de los coches, pues en ellos va el poderoso, como joya en caja."

En otro momento señalaba que el uso de coche sólo era aceptable *con los que privilegió naturaleza o sus puestos, pues lo honorífico de ellos permite coche. Estos que le traigan no importa*¹⁸³. Santos criticaba pues, a todos aquellos que tenían coche sin ser nobles, independientemente de sus medios. También es cierto que traía a muchos encochados que cometían actos inmorales dentro del coche, pero la inmoralidad de estos siempre venía acompañada del intento claro de ascenso social, más aun, de una denuncia de la fiscalización del uso de los coches. Los que tenían dinero se podían permitir un uso que antes les estaba vedado en el que ponían en evidencia sus bajezas¹⁸⁴.

¹⁸² F. Santos, *La verdad en el potro*, pp. 128, 129-130.

¹⁸³ F. Santos, *Tribunal espantoso*, pp. 375-376 y *El no importa de España*, *passim*.

¹⁸⁴ Torres Villarroel ponía el acento en este tema con la misma, si no más acritud, que Santos,

nunca fue más feliz la Corte que en este siglo; tanto que para quitar los escandalosos desórdenes de su soberbia, poder y suntuosidad, se halló precisado el sabio y temido monarca que hoy nos gobierna a arrojar de Madrid, la plata, el oro, los coches, las telas, los encajes y las piedras por pragmática expedida cuatro años ha.

De los coches se habían adueñado quienes podían pagarlos, los nuevos usurpadores:

En cuanto a los coches, creo que tenemos ahora seis mil más que en su tiempo; porque entonces no había pasado a los oficios mecánicos, y ahora lo han añadido los médicos, letrados, relatores, agentes, comadrones, cirujanos, maestros de obras, pintores y algunos herreros. A todos estos los más que se les permitía era un jaco, y el que ganaba para una mula y un galopín era el hombre rico de la profesión.

Clamaba contra los salarios de los sirvientes, el doble que en tiempos de Quevedo, y contra los sueldos que se daban en las oficinas a los que sabían leer o firmar, de forma que,

a todos les sobra para coche, visitas, gorrinas, músicas y otros desordenes. Toda esta abundancia es hija de la universal carencia del resto de España... Y porque vivan desperdiciando en carrozas y glotonerías y embelecocos cuatro presumidos, soberbios y ambiciosos, dejan perecer y remar a todo un mundo de pobres cristianos.

Diego de Torres Villarroel, *Visiones y visitas de Don Francisco de Quevedo*, 1727, edición de Russel P. Sebold, Madrid, 1991, p. 242-244. Obsérvense las palabras con un claro contenido monetario, *ganaba*, *rico*, *les sobra*, *desperdiciar*, *ambiciosos*, *carencia*.

CAPITULO 9

COCHE, MUJER Y STATUS SOCIAL COCHE Y GALANTEO, COCHE Y MATRIMONIO

También la mujer de la corte se significó con el coche, mostrando su status social, aunque hubo que establecer diferencias entre las damas de la nobleza y las que no lo eran. Por otro lado, gracias al coche la mujer logró una novedosa parcela de poder, pues con el vehículo cuestionó sus relaciones con el hombre, como se encargó de denunciar la literatura de la época.

1. EL COCHE Y LAS POSIBILIDADES FEMENINAS

El uso de los coches atentaba contra un principio básico de la sociedad estamental, la ruptura del orden establecido. Los coches inducían al movimiento, atentando contra la soñada quietud de la sociedad, la quietud estamental y la quietud moral. El coche ampliaba las posibilidades de movilidad de las mujeres atacando uno de los bastiones de la sociedad del Antiguo Régimen; la del control masculino del espacio femenino y su movilidad en él, poniendo al mismo tiempo en movimiento la emulación social. Partiendo de estas dos líneas, la literatura y el pensamiento de finales del siglo XVI y de todo el XVII elaboraron un discurso sobre el coche y la mujer en el que se apreciaba la tensión que atravesaba todo el período, pues si bien era cierto que el coche había de ser ornato de la mujer para que esta mostrara el status de su linaje, no lo era menos que el coche posibilitaba un nuevo mundo de contactos con el exterior..

1. 1. EL COCHE, EL SEXO, LA SUBORDINACION FEMENINA Y LA AUTOEDUCACIÓN DE LAS ELITES

Durante la Edad Moderna se pretendió someter al control de la Iglesia y el Estado las prácticas sexuales, aunque no siempre se ha llegado a un acuerdo acerca del éxito de esta operación. Para el poder solo era sólo era lícito el sexo en el matrimonio y en función de la procreación. Las practicas sexuales fueron sometidas a una ola de control y represión que luchó por modelar las costumbres de la población urbana y rural, al menos desde el siglo XVI y hasta mediados del siglo XVIII, época en la que tanto la Iglesia como el Estado, reforzaron celosamente sus derechos sobre el cuerpo y su sexualidad condenando el erotismo en favor de una concepción conyugal y natalista de las relaciones sexuales, considerando la actividad sexual como un medio desafortunado para un fin necesario. En este contexto, fue muy importante el intento de control de las relaciones prematrimoniales, muy acusado después de Trento, especialmente en la ciudad. Así, se apoyó el modelo paternalista de matrimonio, es decir, primando un control de las fortunas se atacó el casamiento sin consentimiento paterno, lo cual imposibilitaba a los jóvenes para elegir pareja, aun cuando se hubieran prometido, se hubiesen entregado las alianzas y hubiesen tenido relaciones sexuales. Este proceso parece haber sido eficiente en las áreas urbanas hasta el siglo XVIII, allí donde las estrategias matrimoniales desempeñaban un papel clave en las ambiciones sociales, económicas y políticas de los niveles medios y altos de la sociedad¹.

Pero si el matrimonio pudo ser controlado en función de los intereses del poder, las practicas sexuales no lo pudieron ser tanto. Parece también que el comportamiento amoroso de las mujeres, la parte mas controlada de la población, no siempre se atuvo al modelo oficial, aquel que proponía que la mujer estaba destinada a amar al hombre y su fin vital más importante era la búsqueda del matrimonio. Las relaciones sexuales fuera del matrimonio eran mucho más frecuentes de lo que pudiera pensarse en una sociedad que había hecho de la

¹ Sarah F. Matthews Grieco, "El cuerpo, apariencia y sexualidad", en AA.VV., *Historia de las mujeres en Europa occidental*, Madrid, 1998, T. III, pp. 87-90.

virginidad femenina uno de los elementos del honor. Numerosas mujeres casadas y solteras tuvieron relaciones ilícitas, es decir, al margen de la pauta oficial marcada por la sociedad. La represión sexual no parece que hubiera logrado ser eficaz. Teóricamente, las mujeres debían permanecer encerradas pero los hombres podían gozar de amantes, pues su adulterio no estaba tan mal visto y sobre todo disponían de la prostitución. Pero la mujer, no parece haber aceptado mansamente las imposiciones sociales; tanto las solteras, como las viudas y las casadas mantenían relaciones ilícitas no sólo por encima de las circunstancias familiares, sino también personales. La sociedad española de los siglos XVI y XVII era un mundo en el que se vivía en plena contradicción entre las teorías sostenidas por la Iglesia y el Estado y las tendencias de los hombres y mujeres que intentaban llevarlas a la práctica².

Algunas investigaciones refuerzan la idea de una promiscuidad no del todo dominada por el sermón y otras prácticas de control social, especialmente en el ámbito urbano, que permite los lazos fugaces, los adulterios y concubinatos, que encontraban más facilidades que en campo³.

Dado que en las clases altas el matrimonio tenía por finalidad la producción de un heredero varón, eran las relaciones extramatrimoniales las que proporcionaban el escenario para el amor sentimental y el placer sexual⁴. En ese sentido, parece claro que el coito jugó un importante papel en las clases altas en la iniciación sexual y probablemente en la práctica del sexo fuera del matrimonio. Cabe preguntarse qué

² M^a H. Sánchez Ortega, *La mujer y la sexualidad en el Antiguo Régimen*, Madrid, 1992, p. 97 y 99 y "Costumbres y actitudes eróticas en la España de los Austrias" en *Historia* 16, 124, 1986, p. 51 y 58.

³ La corte fue el lugar mas a propósito para el amor ilegítimo, porque ofrecía todo tipo de gentes y lugares. A pesar de los esfuerzos de la Contrarreforma, el control de las prácticas sexuales en la corte no consiguió impedir las uniones ilegítimas, que en Madrid daban lugar a más del 10 % de los nacidos, una excepcionalidad en España y en el conjunto europeo, Josette Riandiere la Roche, "Amours legitimes et amours illegitimes a Madrid au XVII siècle", en AA.VV, *Amours legitimes, amours illegitimes en Espagne (XVIe-XVIIe siècles)*, Paris, 1985, pp. 69, 81 y 86. Parece hallarse una diferencia entre clases altas y bajas en la práctica del sexo; en los barrios ocupados por nobles había un porcentaje más bajo de ilegítimos, porque aparentemente, las élites seguían con más obediencia los preceptos religiosos y morales, *ibidem*. Pero entre las clases populares la sexualidad parecía no estar tan reprimida y no hubo tanto control entre los grupos más humildes en los que la mujer se veía obligada a realizar actividades laborales debido a sus precarias condiciones de vida, Villalba Pérez, E. Villalba Pérez, "Posibilidades femeninas de vida individual en la España de los Austrias", en M^a Victoria López Cerdón y M. Carbonell Esteller (eds.) *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, Murcia, 1997, p. 115.

⁴ Matthews Grieco, "El cuerpo, apariencia y sexualidad", p. 106.

posibilidades tenía la doncella, estrechamente vigilada por sus dueñas de mantener una relación clandestina sin la complicidad de una tercera⁵, y recordamos las acusaciones hechas al coche, no es exagerado pensar que este pudo ser una ayuda eficacísima para el adulterio y las relaciones prematrimoniales en las clases altas y proporcionó también material erótico a las élites a bajo precio. Para aquellas el coche fue una posibilidad que permitió a las mujeres salir de su aislamiento y a los hombres conquistar con mayor libertad, facilidad y seguridad. Para estas quizás una posibilidad de medrar o sobrevivir.

El uso del coche permitió una serie de practicas que facilitaron los contactos en un clima de mayor libertad y el mismo espacio cerrado de un coche permitía sin duda la práctica del sexo de sexo, porque era cómodo, seguro y privado. El coche facilitaba prácticas sexuales poco acordes con la ortodoxia. Los testimonios que hablan del coche como la mayor sentina del vicio son en el fondo tremendamente explícitos en su parquedad y su enorme peso en el debate ant coche general nos hacen pensar que efectivamente, el sexo en el coche fue una novedad ampliamente aprovechada⁶.

Al mismo tiempo, lo sexual tiene escasa presencia en la literatura auri secular, sumisa a unas reglas muy restrictivas en este sentido. Por otro lado, parece claro que las practicas sexuales de la época fueron mucho más libres y menos controladas de lo que los poderes publicitaban y exigían. La literatura refleja la inquietud del poder por una sexualidad no controlada que se producía a ojos de

⁵ Sanchez Ortega, *La mujer y la sexualidad*, p. 97.

⁶ Llama la atención que por oposición a esta sexualización tan definitiva, la imagen del coche como sentina del vicio no venga acompañada de ejemplos literarios en los que aparezca como tal. Una serie de convenciones estilísticas censuraron esta posibilidad. Así, a medida que el destinatario se ampliaba la trasgresión se reducía. En el teatro sucede que el moralismo esclerotiza las formas teatrales y privilegia el "decir" respecto al "mostrar". El temor a que la representación pueda provocar efectos incontrolables exige que se disponga toda una serie de rémoras, que van desde la atenuación de los contenidos, hasta el apañamiento literario, como una especie de velo extendido para cubrir la densidad y suculencia del hecho, M. Grazia Profeti, "La escena erótica en los siglos áureos", M.D. Idiocaretz e I.M. Zavala, (eds.), *Discurso erótico y discurso transgresor en la cultura peninsular, siglos XI al XX*, Madrid, 1992, p. 67 y 76. En otros géneros hay más posibilidades y otros autores barrocos acceden al erotismo, a la incitación sexual, a través del canal de la admiratio, a la búsqueda de la admiración del lector. Situaciones plenamente eróticas apenas hay en la novela cortesana publicada en España, que en general, amparada por la admiratio, derivó mas que hacia lo puramente sensual y erótico, hacia lo truculento, escabroso y puramente carnal que, claro es, acarrea siempre un castigo moral y una lección de ejemplaridad, Antonio Rey, "El erotismo en la novela cortesana", *Edad de Oro*, IX, 1990, p. 275. Así, no se describe acto erótico alguno, ni existe delectación sexual, se induce la relación física a secas, brutal, sin juego verbal ni adornos, como sucede en *El cochero honroso*, en *Tribunal espantoso* y en *El coche mendigón*.

todos, pero la denuncia retóricamente, no la recrea estilísticamente, la niega, pues. La literatura evidencia la existencia de movimientos de la mujer mediante el coche en la escena social, pero nos hurta su opinión sobre el coche y su acción esta siempre subordinada a los tópicos sobre ella o a las necesidades masculinas; oculta pues esta crisis social. La literatura propone con respecto al coche un comportamiento para las élites. Separa a las justas usuarias de las que no lo son, a las que envía a la pobreza, la locura o la exclusión social, como veremos más ampliamente en el siguiente capítulo, y muestra a las damas de status, de forma velada, pero masiva y continuada, los peligros que el uso del coche puede acarrearle.

1. 1. 2. La movilidad de las mujeres y el coche

La abundante literatura sobre las mujeres producida entre los siglos XII y XV ejerció una gran influencia que llegó hasta los siglos XVI y XVII. Poco difirieron los tópicos antifemeninos *modernos* de los divulgados por la literatura y el pensamiento medievales. Este pensamiento medieval común a toda Europa anatemizó una serie de defectos propios de las mujeres y avisó de sus peligros. El poder masculino temía el vagabundaje, ya que la movilidad incontrolada podía llevar a que la mujer perdiera el mayor bien que poseía, la castidad. Este vagabundaje era fruto de una enorme inquietud, de la curiosidad y de la inconstancia. Según la ciencia médica, un exceso de humedad hacía a las mujeres capaces de recibir pero no de conservar y como seres húmedos, blandos y móviles, vagaban continuamente en busca de lo nuevo. No menos motivo de inquietud producían en el hombre los vestidos, joyas y afeites, o la locuacidad que llevaba a la mujer a orientarse demasiado al exterior, deseosa de entablar relaciones sociales. Como corolario, se consideraba que la ociosidad era el mayor enemigo de la castidad, pues los momentos de ocio eran la ocasión propicia para liberar la imaginación, los pensamientos y deseos, a menudo obscenos e ilícitos.

Ante estos peligros se propuso una doble estrategia de control y sumisión. Por un lado, una custodia activa, en manos de los hombres que la dominan, y otra pasiva, ejercitada por ella misma a través del autocontrol de su cuerpo, de la vergüenza. Esta custodia pasiva se traduce también en un comportamiento público comedido y pudoroso, que haga aparecer a la mujer modestia y sobria, temerosa del contacto

con otros particularmente con los hombres. Dada la necesidad de que la mujer ejerza una función de representación en el espacio público, se les exigía en él una estrategia de control de sus gestos, de sus acciones y de sus palabras⁷.

No es difícil adivinar, que el surgimiento y la extensión del uso del coche en un contexto como este, supuso entre otras cosas, la ampliación del margen de libertad femenino pues el coche facilitaba la práctica de todos y cada uno de los tópicos señalados. No cabe duda que la movilidad que los coches permitían era ya un serio inconveniente para la deseada quietud femenina. Pero la movilidad no lo era todo, cierto que el coche potencia otra geografía urbana, alarga acontecimientos, renueva salidas a la calle y posibilita encuentros, pero sobre todo, y esto es lo más importante, lo hace ampliando el espacio de la mujer, proporcionándole un inédito ámbito de privacidad, fuera del control del padre, el hermano o el marido. Es a esta nueva posibilidad de amplia movilidad y especialmente de nueva privacidad, a la que atacarán durante varios siglos los moralistas y escritores. La preocupación por limitar el movimiento femenino dio lugar a que también los médicos hablaran de él⁸. La visión de los moralistas y escritores

⁷ Carla Casagrande, "La mujer custodiada", en AA.VV., *Historia de las mujeres en Occidente*, Madrid, 1992, T. I, pp. 93-94 y 108-124. En Castilla entre los tópicos sobre la mujer destaca el de su debilidad. Ya desde lo nominal, cuanto que *mulier*, mujer en latín, equivale a muelle en muchos tratados medievales. La complexión femenina es flaca, muelle, tierna y liviana y por una analogía común a la época, mediante la que se establecía un paralelismo entre el cuerpo y el alma, se deduce que la psicología femenina es también débil, flaca, inconstante, como un muelle. La principal consecuencia de esto, y dado que en la época el nombre de las cosas era su naturaleza, es que la mujer se halla incapacitada para esquivar el mal y para el libre ejercicio de la virtud. Esta debilidad de la mujer la incapacitaba para resistir a las pasiones y la convierte, por esa liviandad moral precisamente, en un objeto para el sexo cuya finalidad estaba en la satisfacción personal del varón y en la dependencia del mismo. Esta sexualización femenina tenía como corolario que de la castidad y honestidad femenina depende absolutamente el honor masculino y a fin de salvaguardarlo hubiera que guardar y encerrar a la mujer. Desde el punto de vista moral, la mujer es solo buena o mala y la castidad es el eje de su conducta. Las buenas son vírgenes, casadas o viudas castas, las malas son seductoras, incontroladas sexuales, infieles, putas, etc. La fama o prestigio social de la mujer depende de su conducta en este sentido, y el honor del hombre, sea padre o marido, va estrechamente ligado al de la hija o esposa casta, M. Cruz Muriel Tapia, *Antifeminismo y subestimación de la mujer en la literatura medieval castellana*, Madrid, 1991, pp. 17-18, 71, 87-93 y 343-344. Por otro lado, un conjunto de arquetipos que hunden sus orígenes en tradiciones muy diversas, antiguas y venerables como las sagradas escrituras o las fuentes clásicas, dieron lugar a una serie de prototipos femeninos que excluyen cualquier otra posibilidad de realización por parte de la mujer, sea la virgen, la casada, la penitente o la monja, como ha estudiado López-Cordón. Estos prototipos se mantienen durante toda la Edad Moderna hasta el siglo XVIII, véase, M^a Victoria López-Cordón, "La conceptualización de las mujeres en el Antiguo Régimen: los arquetipos sexistas", en *Manuscrits*, 12, 1994, pp. 79-107 y Antonio Peñafiel Ramón, *Mujer, mentalidad e identidad en la España moderna (siglo XVIII)*, Murcia, 2001, pp. 19 y ss.

irá mucho más lejos y de hecho, mantener encerrada a la mujer sigue siendo un tópico de amplia difusión durante estas fechas⁹.

La aparición del coche, instrumento que facilita la movilidad, que es al fin y al cabo un espacio público, pues coloca a la mujer honesta que lo frecuenta ante las miradas de todos, haciéndola pública de forma automática, supuso un obstáculo de importancia en la lucha por el control del espacio y el tiempo de la mujer. Cabe recordar que se pretende separar a las mujeres honestas de las que no lo son, como piden las Cortes en 1563 que dicen se remedien *los escesos de las mugeres de mal vivir en sus trages y acompañamientos, para que se desferencien de las otras*¹⁰. Aun más, la reclusión de la mujer es una meta de la más alta política por los años 70 del Quinientos so color de moralizar la vida en las ciudades¹¹. Hay una actitud generalizada que intenta controlar el movimiento femenino, que venía de muy atrás y que se potencia ahora precisamente que hay nuevas posibilidades para el movimiento.

2. COCHE Y VIRTUD. GALANTEO Y DISTINCION SOCIAL

Desde el comienzo del uso del coche las mujeres trataron de diferenciarse con el vehículo lo que provocó numerosas críticas a quienes no tenían sangre noble para ello y a tratar de diferenciar a estas de las legítimas dueñas del coche.

2. 1. LA MUJER Y EL COCHE EN LAS FUENTES LITERARIAS HASTA 1600

⁸ Antes de que aparecieran los coches en Castilla, el tema del ejercicio físico fue tratado por los médicos humanistas. En general, si bien el ejercicio físico no sólo era adecuado para los hombres, a la mujer se le determina un ejercicio más suave. Cristóbal Méndez escribía en 1553, que las mujeres que trabajan no han menester más ejercicio para conservar la salud, pero las mujeres ociosas han de dedicarse a alguna actividad física: vigilar las labores domesticas, coser, hilar, tejer etc, completándola con largos paseos. Para las monjas aconseja cantos, paseos y los trabajos propios del convento, E. Álvarez del Palacio, "El ejercicio físico en la obra de Cristóbal Méndez, médico y humanista: referencia a la mujer y a las monjas", en Francisco R. de Pascual (ed.) *Humanismo y Císter*, León, 1996, p. 323.

⁹ Algunas opiniones sobre la necesidad de quietud femenina en Vives, fray Luis de León, Cristóbal de Fonseca o Astete, en M. Teresa Cacho, "Los moldes e Pygmalión (sobre los tratados de educación femenina en el Siglo de Oro)", Iris M. Zavala (Coord.), *Breve historia feminista de la literatura española (en lengua castellana)*, Madrid, 1995, vol. II, pp. 194-197. También en P. Tenorio Gómez, *Las madrileñas del 1600: imagen y realidad*, Madrid, 1992, pp. 22 y 30.

¹⁰ Cortes, vol. I, p. 50.

Es significativo que las primeras obras que en Castilla atestiguan de forma crítica el uso de los coches tomen a la mujer como protagonista. En un caso pasivamente y en otro activamente, la mujer no deja de ser culpable, responsable de haber conducido al uso nuevo, inmoral y contra razón, del coche, como se apreciaba en los versos de Hernando de Acuña y de Sebastián de Horozco¹². Desde las primeras quejas sobre los coches en torno a 1580¹³, la mujer fue protagonista indiscutible porque era ella la que pugnaba por tenerlo y la que causaba las tensiones sociales. Véase a Pineda¹⁴, Marcos de Isaba¹⁵, Juan Costa¹⁶, Cristóbal de Fonseca¹⁷ o a Juan García que aseguraba que cuando se prohibieron los coches *ya no avia muger por infima que fuesse, que no pensasse, que convenia a*

¹¹ A. Alvar Ezquerro, "Mitificación real y ejercicio del poder...", pp. 238-239.

¹² Para Acuña véase *infra*, para Horozco el capítulo 10 § 2. 1.

¹³ En los primeros años del uso del coche parece haber sido sólo habitual la opinión de que eran más propios de damas que de caballeros. Diego de Hermosilla refería como el rey de Bohemia Maximiliano hacía audiencia y por la calle se podían ver *coches o carros llenos de dueñas y doncellas, que van a pedir justicia*, Diego de Hermosilla, *Diálogo de la vida de los pajes de palacio*, p. 171.

¹⁴ Se congratulaba de la prohibición de coches de 1578 destinada a evitar entre otras cosas que *mujeres encochadas no diesen en juzgar de soncochadas*, Juan de Pineda, *Diálogos familiares de la Agricultura Cristiana*, BAE, 162, p. 272.

¹⁵ Marcos de Isaba se quejaba en 1594 de la riqueza que atesoraban contadores y pagadores del ejército, uno de los cuales, hombre de 10.000 ducados al año, disfruta de carruajes como si fuera un señor de título, expresando su riqueza en el gasto de su mujer,

porque visto el fausto de su mujer, los vestidos y aderezos, la abundancia de dueñas y doncellas, la tapicería, camas, carrozas y carros tirados por cuatro caballos de Francia o Frisia, iguales en el pelo y talle,... los criados que acompañaban a él, los caballos... regalados, mulos de litera y cuartagos de paso de todas naciones, no son muchos los señores de título que más tienen.

Marcos de Isaba, *Cuerpo enfermo de la milicia española*, pp. 113-114.

¹⁶ También Juan Costa muestra su preocupación por la escalada social realizada por la mujer, que conlleva numerosos gastos como manifiesta en 1584, evidenciando que a pesar de los 4 caballos hay quienes se encochan a cualquier precio:

Contentávase quarenta años atras una señora de estado, con que un escudero honrado la llevase en ancas de una mula a hacer sus visitas; agora ya una mujer de un mercader rico, hinchada con un doña tal lleno de accidentes, quiere que la arrastren cuatro caballos dentro de una carroza.

Juan Costa, *Gobierno del ciudadano, trata de cómo se ha de regir a sí, su casa y república*, 1584, p. 160, 3ª edición, la primera de 1578, apareció con el título de *El regidor o ciudadano*, pero allí no mencionaba los coches.

¹⁷ Quejándose de que las decoraciones de los coches no habían decaído en su riqueza, clamaba contra esas mujeres que por traer sus coches *tachonados de oro, ya que no pueden adornarlos con la claridad del Sol, traerán el Paje sin camisa; y sin zapatos, como si fuera mejor vestir dos tablas que las carnes de un cristiano*, Cristóbal de Fonseca, *Vida de Christo nuestro Señor*, 1596, BNM R

su honra, y estimacion andar en Coche, llegándose a andar en porfía con las mujeres principales. Además de provocar este enfrentamiento social, unas y otras, menospreciaban marido, hijos y cuydados de su casa y su pasión por tenerlos llevaba a los maridos a empeños y deudas, porque no bastaban las haciendas para tanta necesidad y locura¹⁸. Fueron surgiendo así, testimonios de mujeres que querían encocharse para subir de estatus social poniendo quizás en peligro su honestidad. De la hija del escudero que quería salir de su esfera decía un romance:

*Hija con que manterneys
los cavallos y el cochero
carricoche quiero.
Hija mia si pudiera
yo diera carroça y coche,
no podeys? Pues esta noche
tengo de soñar litera:
y ha de andar desta manera
la hija de un escudero¹⁹?*

Aparecía también aquella que no se resistía ante el coche y se rendía al galán que lo tenía, como traía Góngora en una letrilla satírica en la que la joven pasaba revista a una serie de tipos masculinos y se quedaba con el fraile y el noble:

*Llévame el fraile el humor,
el marqués me lleva en coche;
démosle a uno la noche
al otro démosle el día²⁰.*

Mientras algunos testimonios trataban ya del ansia femenina por ir en coche para sacudirse las cargas del matrimonio²¹, otros mostraban a aquella que quería ir en

281279, *pasim*.

¹⁸ Juan García, *De hispanorum nobilitate et exemptione*, apud, Brochero, *Discurso*, f. 40r.

¹⁹ Cfr. *Flor de romances*, 1589, fichas del *Catalogo General de la Real Academia*. Horozco decía algo parecido, *El Cancionero*, p. 232.

²⁰ Letrilla de 1593 en R. Jammes, Góngora. *Letrillas*, p. 80.

²¹ El coche daba una nueva libertad fuera del marco tradicional y la mujer pugnó por salir del aislamiento que se le proponía, como reconocía Fernández de Andrada, asegurando que coches y carrozas servían a las damas para quitarles *mil malarchias, que les causa estar en sus casas gobernandolas, y criando sus hijos, que es lo que deve hazer la muger fuerte y prudente*, P. Fernández de Andrada, *Libro de la gineta de España*, 1599, BNM R 5818, fs. 14v-15r.

el coche sin tenerlo²², o más frecuentemente, se deproticaba acremente contra el uso del coche por parte de mujeres de bajos estratos sociales, se produjo un debate acerca de su uso honesto en el que se mostraban a la dama las posibilidades que le brindaban los coches de mostrar su status social y los límites en los que debía mantenerse su correcto uso. El ir en coche fomentaba el pecado, aunque no en todas las mujeres por igual.

2. 2. AVISOS A LA DAMA

Mientras que para la señora, la dama de alto status, se propusieron cierto tipo de modelos recatados, para la que no lo era se propusieron los dicterios. Pero fue necesario aleccionar en esto, así se propuso a la dama de status como ejemplo del coche justo, se ilustró a la mujer acerca de la ambivalencia del coche y se mostraron sus peligros para la honestidad.

2. 2. 1. Distinción e inaccesibilidad

Los cambios habidos en las caballerizas nobiliarias, siguiendo las etiquetas reales, trajeron a primer plano al coche desde 1585 en adelante. Desde entonces, su uso se fue afianzando en la vida aristocrática como medio para separar a la dama de alcurnia que iba en él, de aquella que no tenía sangre para ello²³. Sin

²² Lupercio pretendía a una dama, pero como no tenía coche,

*Lupercio. ¿Quieres ir aquesta noche,
amores, conmigo al Prado?*

*Beatriz. A pie no. Busca prestado,
pues hay tantos, algún coche.*

*Lupercio. Mejor irás, ¡por tu vida!
a pie...*

Lope, *El desposorio encubierto*, 1597-1603, IX, pp. 511-512.

²³ Esteban de Garibay contaba como su hija fue llevada al bautizo en la carroza de la condesa de Uceda en 1587, *Discurso de mi vida*, p. 292. En 1593 el nuncio Camilo Borguese mostraba como a cada status femenino correspondía una forma de andar en la corte. Según el, cuando iban *las señoras principales de paseo, van en carroza, o bien se hacen llevar en una silla cubierta a la genovesa; las otras de baja condición van a pie, o bien van a caballo o en burro, conducido por un hombre*. Joly escribía a principios del Seiscientos sobre las damas en Valencia:

Las damas se ven allí soberbiamente vestidas, adornadas, pintadas, que parecen diosas; las que no tienen medio de ir en coche ni de mostrarse pomposamente, van a pie, apoyadas en la muñeca de

embargo, la presión social por usar los coches condujo a que la distinción no fuera tan eficaz. Fue así, que en la década 1590-1600, el coche se convirtió en centro del debate sobre la honestidad femenina. De un lado, se mostró en la comedia a aquella dama que iba en coche de acuerdo a su status y de otro, se mostró a aquella otra que hacía lo mismo indebidamente. A raíz de la pragmática de 1600 que permitía ir en coche a amplios grupos sociales, la comedia trajo a mujeres de baja condición social de las que se decía que no eran damas de coche expresamente²⁴, tratando de alguna forma de expulsarlas, siquiera fuera literariamente, de ese uso. El apunte subrayaba de forma expresa una realidad que probablemente tuviera ya algunos años; la dama de alcurnia ya no salía en público en cabalgadura, sino en carruaje o en silla.

Como en el caso del cortesano, el coche se potenció desde el 1600 como un elemento central en la imagen de la señora. Las dos líneas básicas fueron tratar de distinguirla de la que no tenía su status y más tarde, hacerla inaccesible. Así se percibía en la entrada de la villana en el coche real rodeada de toda la pompa:

*Estaba abierto el estribo,
y de rodillas estaban
caballeros, gentilhombres
y alabarderos de guardia.
Entra Laurencia en el coche
sobre un sayuelo de grana...*²⁵

Este proceso se intensificó en años siguientes, especialmente tras el comienzo de la institucionalización. Entonces se consolidó definitivamente la práctica de la

un modesto escudero.

Mercadal, *Viajes*, vol. II, pp. 625 y 713 respectivamente

²⁴ Dos caballeros relataban como otro había logrado los favores de cierta mujer, uno de los dos auguraba que al día siguiente le habría de contar que era dama de estrado y coche, Lope, *La quinta de Florencia*, ca. 1600, X, p. 386. En otra, el músico Rosileo contaba al caballero Felisardo que cierta *pecante*, a la que llevó a su casa, le había robado 300 reales, pero que *no era dama de silla y coche*, Lope, *Los amantes sin amor*, 1601-1603, XII, pp. 292-293. También Lope, *El mayorazgo dudoso*, 1598-1603, X, p. 106.

²⁵ Lope, *El ejemplo de casadas*, 1599-1603, XV, p. 232. Astete se hacía eco de estas nuevas formas cortesanas cuando relatando la toma de Roma por los galos, hacía que el senador Lucio Albano, al encontrar en el camino a las vírgenes vestales que huían a pie, descendiera del coche en el que iba y *con toda cortesía, y reverencia hizo que entrasen en el*, Gaspar Astete, *Tratado del gobierno de la familia, y estado de las viudas y doncellas*, 1603, BNM R 11207, pp. 102-103.

dama que salía en coche o en silla y mostraba su alto status²⁶. El aspecto y la prestancia de sus carruajes dejaban ver que la dama era *principal señora*²⁷.

Junto a la exhibición del poder, la inaccesibilidad se potenció también desde 1611, como con los cortesanos. La dama que salía en silla o coche, era el centro de una escenificación de poder y quedaba inaccesible²⁸, aunque también más controlable. Yelgo de Vázquez, que formalizó la etiqueta por estos años, daba instrucciones para mantener esta centralidad e inaccesibilidad, aconsejando a los gentilhombres que si *saliere con la señora, y fuere en coche, han de ir a caballo*²⁹, pero si la señora saliera en silla, habían de ir a pie *porque van mas a comodo a los lados, estorbando que nadie se arrime a la silla*. Se proponía también, eso es importante, un espacio cerrado que vigilaba continuamente a la señora y a quienes con ella estaban. Así se decía que al llegar a la visita,

*iran delante de la señora todos los Gentilshombres, y oficiales... Y cuando la señora reciba visitas, no han de salir de casa un punto aguardando que salgan las señoras, que han venido a visitar a su ama, y en saliendo han de ir delante; y no se han de quedar, aunque más porfíe la señora, o señor, que se quede, hasta dejarlos en la silla, o coche*³⁰.

²⁶ Valame Dios y con que autoridad llevaba a mi señora a las ancas de una poderosa mula, negra como el mismo azabache, que entonces no se usaban coches, ni sillas como ahora dicen que se usan, y las señoras iban a las ancas de sus escuderos.

Cervantes, *El Quijote*, II, cap. XLVIII, p. 1019. En una comedia escribía Lope: *¿Qué bestia le hubiera dado/ tantas joyas a mujer/ sin coche, silla, o traer/ sólo un escudero al lado?*, *El villano en su rincón*, 1611, BAE, 34, p. 135.

²⁷ Lope, *El abanillo*, 1612-1618, NRAE, t. III, pp. 8-9. Don Juan seguía la carroza de una dama principal, hecho evidente por su vehículo, Lope, *Amor secreto hasta celos*, 1612-1615, NRAE, t. III, p. 396. Otro galán decía de una de ellas que *en el coche y los criados/ lo principal conocí*, Lope, *No son todos ruiseñores*, BAE, 249, p. 138. En este ámbito, el coche aparecía con naturalidad, como Eugenia e Hipólita que iban en él a la comedia e invitaban a otros amigos, Guillén de Castro, *Los malcasados de Valencia*, 1618, Oleza, *Guillén de Castro Obras completas*, p. 707.

²⁸ Lope traía una silla de cierta dama llevada por dos turcos de librea y acompañada de seis soldados de escolta, Lope, *Amor con vista*, 1626, NRAE, t. X, pp. 601 y ss.

²⁹ Hay un interesante cuadro en el que aparece en primer término un carruaje, probablemente de una dama principal, que recibe el saludo de un personaje que se inclina reverente al paso de la dama marcando una genuflexión. El carruaje va escoltado por dos caballeros que van a caballo siguiendo la carroza, Félix Boix, *El Prado de San Jerónimo. Un cuadro costumbrista madrileño del siglo XVII*, Madrid, s.a. Según Boix se trataba de un cuadro anónimo de mediados del XVII por la indumentaria de los personajes, adquirido en Londres. Estaba atribuido a Mazo y había ido a parar a una colección particular madrileña. Según Boix podría ser el mismo que citaba Mesonero Romanos en *El antiguo Madrid*, Madrid, 1861, p. 223, como perteneciente a la colección del marques de Salamanca, *ibidem*, p. 11.

³⁰ M. Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a Príncipes...*, fs. 101v-102r. Carrasco Martínez trae este

Alonso Remón también era de la opinión que un uso controlado del coche no sólo no era malo, sino positivo, porque mostraba a los poderosos en su esfera y protegía a la mujer, sacándola de la competencia por el espacio social y del galanteo. Las señoras debían disponer de coches y sillas para moverse, pero yendo a lugares y para funciones honestas:

mejor entretenimiento sería, que se ocupassen, pues les sobran tantos ratos, y tienen tanto tiempo, en acudir a visitar hospitales, y remediar pobres: y si a esto me responden, que no es permitido, ni decente el salir a menudo a las mugeres graves, y principales. A esto se satisfaze, con que hartas sillas de manos, y coches, y literas tienen, y como los usan para visitas escusadas, y salidas impertinentes, usenlas para hazer obras de misericordia y exercitarse en ministerios Christianos, y dignos de la nobleza que professan, y la riqueza que tienen: que si para alguna cosa fueron bien inventados los coches, las sillas, y literas, fue para que vayan en ellas las mugeres por las calles: porque bien ansi como para los hombres, parace cosa sobrada, porque en alguna manera los afeminan, para las mugeres son buenas, porque las honestan, y las dan autoridad, van con recato, y obliga a tenerles mas respeto.

En el fondo, había indudablemente una estrategia de control, como mostraba el autor poco después, asegurando que las mujeres iban muy bien por la calle con mantos sobre las cabeças, y aun encerradas en las sillas con vidrieras³¹.

En coche o en silla, la dama de alta alcurnia aparecía con suma prestancia en público, mostrando indirectamente el status de su marido y de su casa³². La

ejemplo a colación para destacar la necesidad de mostrar la centralidad de la persona principal, „Fisonomía de la virtud. Gestos, movimientos y palabras en la cultura cortesano-aristocrática del siglo XVII“, *Reales Sitios*, 147, 2001, pp. 31-32. El asunto contrasta aun más con la que es accesible sin mayores trabas.

³¹ Alonso Remón, *Entretenimientos y juegos honestos*, 1623, fs. 90r-90v.

³² En la corte las damas de la aristocracia se distanciaban de todas las demás. Brunel decía al respecto que,

Cuando se va por la villa, de noche, no llevan antorcha ni candela; y no he visto a ninguna persona, de cualquiera condición que sea, que las llevase, en carroza, a caballo o a pie; tan sólo las grandes damas se sirven de ellas, y sobre todo las de la corte, que hacen entonces alarde del número de sus lacayos. Verdad es que las mujeres salen aquí con mas lustre que sus maridos, porque, aparte de la multitud de oficiales que van alrededor de sus sillas, llevan siempre siguiéndolas un escudero a caballo

Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 295. La condesa d' Aulnoy decía de las sillas de las damas nobles que estaban provistas de *tres grandes cristales, y la cubierta de piel delgada*. Cuatro lacayos que se relevaban a trechos y servían de dos en dos, cargaban con la silla, mientras otros les acompañaba

señora había de brillar con luz propia, mostrando su status y así, no podía ser acompañada de cualquiera que no lo mereciera³³. Esta cuestión de la distinción de la dama y el de su inaccesibilidad era muy importante, como ilustran varios ejemplos de criados poco avisados que se acercaban al coche de la señora, como explicaba don Félix:

*Ha de ser muy discreto un forastero,
muy recatado, humilde y comedido;
y así sabreis que ciertas damas iban
por esta calle en su carroza ahora,
cualquiera de ellas principal señora.
Llegó vuestro criado a hablar con ellas
con tanta libertad como ignorancia.
Llego yo entonces; quise retiralle,
y respondió que el hablar podía.
Sacó la espada y obligó la mía....³⁴*

La misma dama se defendía, como aparecía en *Porfiar hasta morir*, cuando el gracioso Nuño se acercaba a dos damas que iban en su vehículo:

*... en llegando a ellas,
me dieron un cortinazo,
que entre la mano y la seda
me llevaron las narices³⁵.*

para llevar el sombrero del que iba delante, porque, aun cuando haga un tiempo infernal, no es admisible que un criado esté cubierto delante de su señora, la cual va encajada en la silla como una piedra preciosa en su engaste, Condesa d'Aulnoy, *Viaje por España*, *passim*.

³³ Fr. Juan de Soto arremetía contra las beatas, acusándoles de ir en coche con las señoras:

no me passa por el pensamiento dezir mal dellas, aunque pudiera, pues veo en el mundo muchas, que bautiza con este nombre tan calificado de bienaventuradas tan relaxadas, que es lastima consentirlas. El nombre de Beata dize mucho, y la correspondencia es muy poca. Si las llaman Beatas, porque gozan de beata vida, está bien, andandose entre señoras bien comidas, y mantenidas, y en coches llevadas a sus casas, con atruendo de hachas, y criados.

Fr. Juan de Soto, *Obligaciones de todos los estados...*, fs. 64r-64v. Para las criticas a las beatas véase, M. Elizabeth Perry, *Ni espada rota ni mujer que trota. Mujer y desorden social en la Sevilla del Siglo de Oro*, Barcelona, 1993, pp. 105, 109, 111 y 116.

³⁴ El criado se explicaba después, *si yo supiera/ quien era quien del coche me apartaba*, Lope, *El abanillo*, 1612-1618, NRAE, t. III, pp. 8-9.

³⁵ Lope, *Porfiar hasta morir*, 1624-1628, BAE, 41, pp. 107-108. El coche alejaba mejor a la dama y le permitía distanciarse con más facilidad, véase la agresión a unas damas en el Prado que acaban de bajarse de uno:

Pero más allá del chiste de comedia, la cuestión de la inaccesibilidad de las damas era central en la corte y dio lugar a abundantes problemas³⁶.

2. 2. 2. El coche de la dama honesta

El problema que podía causar el coche era que estimulaba la libertad femenina, como había de subrayar más tarde Alonso Remón. Fr. Antonio Marqués se había hecho eco de esta cuestión de forma más contundente, considerando al coche un claro elemento de status pero a la postre una fuente de innumerables peligros para la mujer,

Ahora me parece que los maridos quieren que sus mujeres nunca estén en casa, pues veo que en entrando en ella las muestran las sillas de mano y coches para poder salir siempre que fuere de su gusto; y como en esta materia de coches gustan tanto, de ahí es que nunca están en casa. Aunque si he de decir verdad, el coche es su casa, pues más viven en él que en la otra casa; y tienen el coche por casa de tanta vista que, con no tener más que dos ventanas, miran por ellas a todas las calles de una ciudad por populosa que sea, y aun todo el término y distrito de ella. Es casa el coche, aunque no firme sino portátil, aunque para mí tengo que es una portátil carnicería, donde se vende y mata lo más gordo y lucido ganado de la ciudad. Mil años ha que habrían de ser quemadas semejantes casas; que si por leyes se manda que se pegue fuego a las casa infames y que sirven de recoger ladrones y homicidas, con mucha más razón se habría eso de hacer con los coches, por encerrar dentro de sí tanto mal, y ahorrarían de gasto los maridos, ni criarían a sus mujeres trotonas, sino caseras, como es razón lo sean³⁷.

*De un coche al Prado salieron
dos damas solas: llegóse
un importuno galán
y entre promesas y amores
hizo fuerza en descubrirlas,
hasta que el manto les rompe
hasta que le llaman necio.*

Ruiz de Alarcón, *Todo es ventura*, BAE, 20, *passim*.

³⁶ Véase la real provisión dada en 1621 prohibiendo que los comerciantes, sus criados o sus allegados que se acercaran a las gentes con la excusa de vender o se abalanzaran e impidieran el paso de los viandantes en Sevilla, AGS RGS, 1621, III.

³⁷ A. Marqués, *Afeite y mundo mugeril*, 1617, p. 300.

Algo más tarde, Alonso Carranza, subrayaba que el coche facilitaba excesivamente la libertad femenina y distraía de las verdaderas obligaciones de la mujer:

*Que el casarse no es mas que dexar la casa del padre, y passarse a la del marido, y salir de servidumbre, y venir a la libertad y regalo, persuadiendose, que con parir un hijo de quando en quando, y arrojarle luego de si en braços de una ama, son cabales y perfectas mugeres. Y que el demas tiempo le pueden libremente dar a regalos y passatiempos, y al coche, silla, y gala*³⁸.

Ahora bien, aunque el coche ampliaba los límites de la libertad femenina, no por ello iba a dejar de ser usado para diferenciar a las damas y mostrarlas convenientemente en el escenario cortesano. Se imponía pues una pedagogía que mostrara por un lado cómo había de comportarse la dama para distinguirse de la que no lo era, pero que también podía ir en coche. Por otro, se denigró a la que no debía hacerlo y se la mostró tratando de ser señora sin poder conseguirlo, antes bien, poniendo en peligro su honestidad. Hubo entonces una decidida corriente de coches justos en manos de damas de la corte que hacían uso de sus vehículos de forma bien distinta a las demás, aquellas que no lo merecían. El coche era siempre un riesgo, incluso para la dama de status, pues no dejaba de ser fuente de peligros, como se trató de hacer presente en todo momento³⁹. Por

³⁸ Alonso Carranza, *Rogación en detestación de los grandes abusos en los traxes y adornos nuevamente introducidos en España*, 1636. BNM R 8171, fs. 15r-15v.

³⁹ La mujer era demasiado débil, como aseguraba Claramonte,

*Las mujeres son bizarras,
constantes, honestas, firmes,
aunque a su cordura, en coches
ya la vanidad embiste.
Paladiones preñados
de mil partos infelices,
vencerán su honestidad
como los coches porfien
que es la más fuerte lisonja
para la beldad Esfinge.*

Andrés de Claramonte, *Tan largo me lo fiáis*, ca. 1612-1615, p. 194. El pecado estaba al acecho; Antonio, enamorado de Leonor, mujer casada, intenta retenerla en su casa invitándola a ver a su hermana y diciéndole que *coche hay en casa*, que espere que vendrá pronto y con el será devuelta a la suya, Lope, *La victoria de la honra*, 1609-1615, NRAE, t. X, p. 414. De vicio tachaba Cortes de Tolosa el uso del coche en sus *Discursos morales* de 1617, cfr. Miguel Zugasti, "La sátira antifeminista en la narrativa de Juan Cortes de Tolosa. La adaptación de un tópico", en AA.VV., *Estado actual de los estudios sobre el Siglo de Oro*, Salamanca, 1993, vol. II, p. 1024.

ello, el mensaje que se repitió no pocas veces en los años 1611-1650 fue el de que lo importante era que la dama guardara la honestidad, el recato y las apariencias. Para impedir su desvarío nada mejor que proponer ejemplos tangibles, claros y contundentes de la verdadera dama y su uso del coche, pues había un riesgo que era necesario conjurar de manera activa. Uno de estos casos era el del veinticuatro sevillano don Pedro de *Los peligros de la ausencia*, que recibía de Carlos V una encomienda al ir de procurador a las Cortes. Su coche sin mancha aparece repetidas veces en la comedia, coche justo en la Sevilla de esos años. Pero cuando don Pedro se iba a la corte de procurador, receloso del galanteo de un caballero a su mujer, le ordenaba que para no ser vista se encerrara en el vehículo:

*echa la cubierta al coche
cuando salieres a misa⁴⁰.*

Otro caso similar le ocurría a Lisardo, el personaje que ascendía socialmente gracias a su estrechez con el privado, que dispuesto a acrecentar su *familia y adorno*, decidía comprar un coche, cuyas ventajas exponía a su mujer. Le decía que había de ir mejor en el coche que a pie, mostrando su status y el de su linaje, aunque había de observar una conducta honesta para no ser confundida con otras:

*Quiero comprar lo primero,
pues en ti bien se emplea
un coche; que las mugeres
van mas honradas y honestas
dentro de un coche que a pie,
que tu no serás de aquellas
que dan mano a la cortina,
que para ese efecto afeitan.
Claro está que no has de hablar
con los que también requiebran
desde su coche a las damas
que es una cosa muy fea.*

Elena, la mujer, parecía resistirse. Marín, el criado, se extrañaba de que su señora no quisiera coche, siendo tanta la competencia que por el había,

⁴⁰ Lope, *Los peligros de la ausencia*, 1613-1620, BAE, 34, pp. 406-407, 413-415, 417-418, 420 y

*¡Coche no quieres, señora!
Eres la mujer primera
desde la primer mujer,
.... Qué dama en Nápoles hay,
por poco valor que tenga,
que no ande en coche, que es causa
de haber tantas diferencias.*

Pero se estaba proponiendo a la dama mesurada, sujeta a las convenciones, capaz de prescindir del coche para seguir siendo honesta. Así, Marín contaba al fin a Lisardo, que su mujer no quería coche para evitar los galanteos de Roberto:

*Pues sabe que me ha llamado
Roberto, y que cuanto trata
contigo, es hacerte ofensa
en la vida y en la fama.
Presumo que mi señora
no quiere por esta causa
coche, en que rueda el honor
hasta que en la infamia para,
porque a veces sus cortinas
a nuestros ojos trasladan
lo que piensan que de noche
encubren las de la cama⁴¹.*

Incluso en el coche legítimo existía el riesgo de deshonestidad, por eso era conveniente la interiorización por parte de las clases dirigentes de este peligro, había que avisar al cortesano. Se trató de imprimir en la mujer la necesidad de actuar conforme a una estrategia de obediencia y autocontrol.

Según avanzó la década, fue necesario mayor decisión en separar a unas de otras. Numerosos autores se hacen eco de esta diferencia de status, acusando a la escaladora social de querer parecer señora. Yelgo, que como vimos antes, mostraba cómo había de seguir el gentilhombre a su señora que iba en coche, condenaba a aquella que no lo merecía, aquella que hacía uso del coche para aparentar otro status social y para remachar más su independencia del poder masculino y perderse en el pecado:

⁴¹ Lope, *La llave de la honra*, 1614-1619, BAE, 34, pp. 124, 125 y 127-128.

poderoso en cierto espacio, el del coche, desde donde mostrará el status de su linaje. En el mismo debate granadino escribieron otros autores favorables a la restricción del coche, en cuyas opiniones no había lugar para el coche honesto. Diego Bello Hurtado decía que entre los daños de los coches se hallaban las ofensas a Dios *por salir a las partes, y a las horas de día y de noche, que a pie no se pudieran hacer*. El coche provocaba *discordias entre casados, y pependencias*, como el reciente caso que había sucedido en Granada de uno que celoso porque su mujer *principal casada*, había ido en coche la mató dentro del vehículo *con gran escandalo de la ciudad, y daño en muchas honras*⁴⁴. Lisón y Biedma era de opinión que los coches producían inquietudes en las mujeres que los tenían porque *no paran en sus casas, y dexan sus hijas y criadas solas, y con el mal exemplo de salir de casa la señora, no puede ser de virtud a las que dexa en ella*⁴⁵.

Esta cuestión alcanzó tanta importancia que también se avisó a la señora del riesgo que corría su honra yendo en silla⁴⁶. Se insistía que favorecían la movilidad y el ocultamiento, lo que llevó a que en las licencias que se concedían para su uso, se subrayara con frecuencia que no llevaran cortinas⁴⁷. Quevedo denunciaba esto y como los gastos a que la silla daba lugar podían conducir a perder la honra:

*Ya los pícaros saben en Castilla
cuál mujer es pesada y cuál liviana,*

haremos?" Ella, por traerle a su amor, respondió: "Apretá para Gueska", kon dos sentidos, komo ke dezia al kochero ke giase para kasa, i al montañes, ke se azerkase a ella, ke iva en la parte hazia Gueska; ke si no era lerdo, devia entenderla i kiza lo haría.

Correas, *Vocabulario de refranes...*, p. 72. Para la consideración de la mujer en estos refranes véase Marie-Catherine Barbazza, "La mujer en el *Vocabulario de Refranes* de Correas: ¿Un discurso de exclusión?", *Revista de estudios extremeños*, 1990, t. XLVI, pp. 429-444.

⁴⁴ El Memorial en AHN Consejos Libro 1429 fs. 302r-307v.

⁴⁵ Mss. 18400/ 7.

⁴⁶ A propósito de cierta dama en su silla se afirmaba: *En una silla ha venido,/ instrumento sin ruido/ y de sorda consonancia./ Dijo un celoso amador,/ que destas sillas se enfada/ que eran vainas de la espada/ con que se mata el honor*, Lope, *Obras son amores*, 1613-1618, NRAE, t. VIII, p. 186. Este enser llegó a competir en cuanto a las preferencias femeninas, como insinuaba el criado Liseo acerca de las *sillas de este tiempo: en que van a la jineta/ las damas, que con los coches/ divorcio hicieron por ellas*, Lope, *¡Ay, verdades, que en amor...*, 1625, NRAE, t. III, p. 508. Parecidamente, el estudiante Zoquete decía sobre la litera: *En vano de eso se altera,/ demás que en una litera/ numquam mires con amicus*, Lope, *La limpieza no manchada*, 1618, BAE, 187, p. 187.

⁴⁷ Véanse las consultadas en 30-VIII-1608, AHN Consejos Leg. 4418/121; 16-I-1609 Leg. 4418/6; 2-II-1612, Leg. 4419/7 y 20-II-1616, Leg. 4420/22.

*y los bergantes sirven de romana
al cuerpo que con más diamantes brilla.*

*Ya llegó a tabernáculo la silla,
y, cristalina, el hábito profana
de la custodia, y temo que mañana
añadirá a las hachas campanilla.*

*Al trono en correones, las banderas
ceden en hacer gente, pues que toda
la juventud ocupan en hileras.*

*Una silla es pobreza de una boda,
pues, empeñada en oro y vidrieras,
antes la honra que el chapín se enloda*⁴⁸.

Avanzado el proceso de institucionalización del uso del coche se produjo cierto cambio. El asalto al coche y el proceso de demonización contribuyeron también a que desde 1620 aproximadamente, el tono general del coche se tiñera de lo deshonesto y lo lujurioso acabara impregnando la misma materialidad del vehículo. Siguió en escena la dama de status, bien perceptible⁴⁹, pero se mostró también a aquellas que quería pasar por señora, como Gerarda, que tenía un *ars amandi* uno de cuyos capítulos rezaba, *del andar en coche y parecer señora*⁵⁰. Lejos de unas y otras, más de un personaje femenino defendía su honradez asegurando no ser *dama de coche y calle Mayor*⁵¹. La dualidad espacio privado-espacio-público del

⁴⁸ Quevedo, *Soneto, Poesía original completa*, pp. 547-548.

⁴⁹ Como aquellas cuatro que iban a San Jerónimo en coche para hallarse *apartadas y con más libertad* Calderón, *Hombre pobre todo es trazas*, I, p. 231 o doña Elvira que escribía a Beatriz que los reyes salían en público a Atocha y se ofrece para llevarle en coche, Calderón, *La desdicha de la honra*, I, *passim*. Un vistazo servía para diferenciar a la dama de la que no lo era. Zabaleta traía a una *mujer principal* que iba en una silla con todos los requisitos de su estado y a una *mujer muy vana*, esposa de un hombre de buena calidad, aunque poco hacendado a la que arroja en el *zaguán una silla deslucida*, Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 353 y 355.

⁵⁰ Lope, *La Dorotea*, 1632, edición de E. S. Morby, Madrid, 1958, pp. 489-490. La expresión se encuentra en otros casos de pícaras o usurpadoras, Recuérdese a Teodora, el día que logró un coche, cuando *durmió poco, que como se halló señora de un buen coche con un tiro de cuatro caballos rucios, quiso que no se le sacasen de las uñas*, Solórzano, *Las Harpías*, p. 65. De doña Terencia yendo al Soto se decía que *no le faltaron amigas ... que la hiciesen señora de un lugar de un coche día del Sotillo, ... pues aquel día estiman tanto algunas damas de las que hablo un lugar en un coche, como uno de vasallos*, Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, p. 71.

⁵¹ Zorrilla, *Abre el ojo*, p. 123. Otra mantenía no ser amiga de la merienda, del presente, del juego, y del coche al río, Lope, *La Dorotea*, p. 860. Cubillo de Aragón, separaba a las buenas damas de aquellas que iban en coche:

coche dio lugar a una tensión inevitable para cuyo difícil remedio se propuso una constante denuncia de los peligros del coche⁵². En esa descalificación del coche se llegó a mantener que la mujer que iba en él con un hombre perdía la honra. Según las convenciones literarias, el salir al espacio público en coche era una forma de adulterio⁵³, incluso hablar en un coche podía serlo⁵⁴. Así, en *Los riesgos que tiene un coche*, Ángela intentaba evitar el casamiento entre Alonso, a quien amaba y Gerarda, custodiada celosamente por su hermano; metiendo a esta subrepticamente en un coche con otro caballero y dejando salir a ambos ante el hermano y el enamorado, de modo que la única salvaguarda de la honra era casarlos a los dos. Ante los hechos y a pesar de las protestas de Gerarda, Octavio replica raudamente que,

*En esto sólo se muestra
la virtud destas señoras;
pues cuando otras se pasean,
haciendo alarde en el coche
de su gala y su belleza,
[ellas] se entretienen y se ocupan
en diversión tan honesta.*

A. Cubillo de Aragón, *Las muñecas de Marcela*, 1636, A. Balbuena Prat, Madrid, 1928, p. 29. Se ha asegurado que algunas mujeres no querían usar coche para no ser confundidas con mujeres de mala vida, M. Pérez-Erdelyi, *La pícara y la dama*, Miami, 1979, p. 106.

⁵² Esto se percibía palmariamente en una comedia de Tirso en la que una dama se servía de un coche para ocultarse y en el disfrazarse: *será el coche mi vestuario*, decía. A modo de una habitación, el coche ocultaba lo que en él sucedía, pero su carácter de espacio representativo también lo convertía en un ámbito destinado a la observación y el control ajenos; en la misma comedia, Gascón el gracioso insinuaba los deslices eróticos de Cesar comentando que estaba a solas en una carroza, *sin mas acompañamiento, / y las cortinas corridas*, Tirso, *Celos con celos se curan*, 1621, II, 1335 y 1360.

⁵³ La literatura contribuyó enormemente a asimilar el espacio privado como el lugar natural de la mujer honesta y a denigrar el coche como escenario en el que la mujer desenvuelta sabe explotar sus bellezas y mostrar sus encantos de forma poco púdica. En el espacio privado, la mujer aparecía en uno de sus tres estados sexuales: doncella, esposa y viuda. Sólo cuando transgredía la norma, pérdida de la virginidad o adulterio, se rompía la esfera de la privacidad. Para que el honor resultara ultrajado no era necesario que el engaño hubiera sido consumado -ni siquiera se entraba a debatir si lo había sido de grado o por fuerza- bastaba con que recayera sobre él la mas mínima sospecha. Los papeles honorables en la literatura de la época estuvieron inevitablemente vinculados a la aceptación de una vida constreñida a los espacios interiores, el sometimiento a reglas preestablecidas y el respeto a modelos de virtud, mientras que por el contrario, el espacio público fue el escenario inevitable de cualquier tipo de trasgresión y se convirtió en el reducto ideal de la marginación, M^a Josefa Porro Herrera, *Mujer "sujeto/mujer "objeto" en la literatura española del Siglo de Oro*, Málaga, 1995, pp. 110, 112 y 115.

⁵⁴ Salinas dio a uno de sus poemas un título muy explícito, *Estando un personaje en un coche hablando con unas damas, vieron venir al galán de una de ellas, y por excusar que le viese, le entraron en el coche y le pusieron un manto*, H. Bonneville, *Juan de Salinas. Poesías humanas...*, p. 487.

*ningún amigo a su amigo
permite que con su esposa,
corridas cortinas vaya
en un coche; que gran nota
dará el que tal hiciere,
de poco honor, y de poca
estimación de su fama.*

La única solución es que,

*con quien en un coche a solas
hallo a mi hermana; ha de ser
solo su marido ahora.*

Octavio se prometía no tener nunca coche y sentenciaba que quien lo poseyera mirara a quién recibía en su casa si tenía *hermana o hija hermosa*, pues el coche era *instrumento, / de semejantes historias*.⁵⁵ En similar línea iba la novelita lipogramática de Alonso de Alcalá y Herrera *La carroza con las damas*⁵⁶ en la que el vehículo servía como lugar del engaño para una pesada chanza aprovechando su reputación como lugar del vicio. El protagonista,

⁵⁵ Antonio de Mendoza, *Los riesgos que tiene un coche*, fs. 116-136. De aquí las citas. Típica comedia de enredo, *Los riesgos* es un ir y venir de identidades cambiadas. El noble Alonso tiene un criado, Gonzalo al que desea convertir en cochero de Octavio, indiano rico de cuya hermana, Gerarda, se ha enamorado. Octavio se apresta a poner coche, a pesar de sus riesgos (quiere guardar a su hermana), porque se ha enamorado de Lisarda. Aparece en la corte Ángela, dama enamorada de don Alonso, pero rechazada por él. Esta se entera de que Alonso esta enamorado de Gerarda y decide a toda costa impedir los amores de Alonso, haciéndose pasar por Lucía, esposa del cochero Gonzalo. Su belleza y aptitudes hacen que Octavio se enamore de ella. Alonso y Gerarda se proponen escapar juntos, pero Ángela le promete intervenir ante Octavio para que permita el casamiento. Cuando Ángela declara su amor a Alonso este le rechaza pidiéndole que se case con Octavio, enamorado de ella. Ángela concibe un plan, montar otro galán para Gerarda, que será don Diego, amigo de don Alonso. Don Diego cae en la trampa y se enamora de la dama. Ante las dificultades de lograr sus propósitos Ángela decide servirse del coche como trampa, consumando su maniobra definitiva; hacía entrar en el coche a Gerarda creyendo que va al vicario a celebrar su boda con Alonso, pero en el vehículo entra don Diego. Octavio y Alonso se hallan en la Puerta de la Vega en medio de un confuso malentendido, sólo la aparición del conde de Cantillana evita un mal mayor cuando del coche salen Gerarda y don Diego. La criada Juana aclara toda la historia y la solución consiste en que Gerarda se case con don Diego, Alonso accede a hacerlo con Ángela y Gonzalo con Juana. El criado ya aconsejaba al amo vender el coche, dados sus inconvenientes: ... *no hay mal que no hagan, / disgusto que no acrediten, / fiesta que no la marchiten, / holgura que no la estraguen, / porque son medio, por quien / tantos daños se han causado, / porque de serlo han dejado / muchas mujeres de bien.*

Por el tratamiento del coche deshonesto la comedia podría ser de la década de 1620. También inclina a esa fecha la mención del conde de Cantillana, un personaje famoso en torno esos años por sus hazañas taurinas, que en 1624 fue nombrado gentilhomme de cámara del infante don

don Luis, se encuentra a varios amigos que hablan con alguien en una carroza con las cortinas casi corridas. Descubre, por las galas, los moños y un abanico, que se dirigen a varias damas. Se acerca al vehículo, coge la cortina y ve en su interior a unas mujeres, entre las que reconoce a su prima, con la que está prometido. Preso de furia y celos ataca a los galanes, mata a uno de ellos, pone en fuga a los demás y se refugia a una iglesia. Después se entera de que ha sido víctima de una broma y su supuesta prima era sólo la criada ataviada con sus ropas. Aunque con las exageraciones que correspondían a las convenciones del subgénero⁵⁷, se constata la idea de que encontrar a una mujer con otro hombre en un coche es lo mismo que hallarla consumando el adulterio en una cámara. El uso del coche fuera del orden patriarcal era un peligro⁵⁸. La deshonestidad del coche viene dada por ser un espacio público –como subraya Carlobal– que saca a la mujer de su necesario retiro.

2. 2. EL GALANTEO A TRAVES DEL COCHE

Es difícil ponderar la importancia del coche en el galanteo porque además de facilitar el movimiento femenino, el coche brindaba la posibilidad de un espacio

Carlos, cfr. H. Ettinghausen y M Borrero, *Andrés de Almansa y Mendoza. Obra periodística*, p. 317. Parece difícil que esta mención al conde fuera posterior a su sonada participación en un altercado acaecido en palacio en 1636. La plausible fecha más tardía sería 1644, muerte de Mendoza.

⁵⁶ Alonso de Alcalá y Herrera *La carroza con las damas*, incluida en su obra *Varios efectos de amor en once novelas ejemplares*, 1641. La segunda edición de las novelitas, recogidas por Isidro de Robles, se realizó en Madrid en 1666. Hemos consultado la segunda edición de Madrid de 1692, en la que no aparece el nombre de Alcalá y Herrera, tan sólo el de de Robles, el compilador, BNM, R 31611, pp. 26-35. Para Herrera y los lipogramáticos españoles del XVII, véase Eric Beaumatin, "Fortune littéraire et infortune critique des lipogrammatistes du XVII^e siècle espagnol", en J.C. Chevalier y M-F. Delpont, *Mélanges offerts a Maurice Molho*, París, 1988, t. I, pp. 193-202.

⁵⁷ Predominaba el tono licencioso, con enredos y confusas relaciones familiares, no lejos de la parodia, E. Beaumatin, "Fortune littéraire et infortune critique...", pp. 197-198.

⁵⁸ Cuando doña Ana quiere a toda costa salir de casa, su hermano le increpa por no conocer siquiera el nombre del dueño del vehículo, que Juana, la criada, ha de apuntarle:

Carlobal.	¿Una doncella ha de salir de noche?
	¿Cúyos los pajes son? ¿Cúyo es el coche?
Doña Ana.	¿Cómo se llama el dueño?
Juana.	Don Fernando de Valor.
Carlobal.	Bueno ¿que ignoráis su nombre
	y está públicamente paseando
	cada día esta calle? Di a ese hombre,
	Juana, que vuelva el coche.

Diego Jiménez de Enciso, *Juan Latino*, 1652, E. Juliá Martínez, *El Encubierto y Juan Latino*, Madrid, 1951, pp. 145-146.

cerrado en el que la mujer se erigía en protagonista. Las primeras prácticas galanteadoras se dieron en palacio pero luego se fueron vulgarizando al resto de la corte.

2. 2. 1. Los galanes de palacio

Desde sus inicios, los coches fueron escenario privilegiado del amor y el galanteo, abriendo un nuevo mundo de posibilidades que se extendieron con el tiempo a otros ámbitos lejos de palacio donde surgieron. El primer testimonio que conocemos de ello son los versos de Hernando de Acuña que describían con estupefacción el haber rondado a una dama desde un coche cantándole. Por entonces, el coche estaba lejos de ser un instrumento del galanteo en palacio⁵⁹.

⁵⁹ *Don Pedro de Toledo*
Descubierta es la celada,
aunque se hizo de noche,
que cantastes en un coche.

El duque de Alba
La nueva nos es llegada,
y aprobamos la canción,
aunque cortesanos son
los que no perdonan nada:
pero hecha su embajada
bien puede cantar de noche
un embajador en coche.

El Comendador Mayor de Alcántara
La canción que fue cantada
engañase el caballero,
si piensa que en el terrero
ha de quedar enterrada:
porque ha de ser celebrada
cada año en la misma noche
la remembranza del coche.

Don Hernando de Toledo
Canción que siendo cantada
se nos ha puesto al terrero,
será bien ruin balletero
del que no fuere acertada:
bien ha sido la jornada,
bueno fue cantar de noche,
y mejor dentro de un coche.

Don Juan Pimentel
La canción no pudo ser
que no contentase allá,
pues fue tal que hasta acá
ha llegado a dar placer,

debese de proveer,
que no haya de hoy mas de noche
musica sino es en coche.

Don Hernando de la Cerda
Digasme tu el mensajero
si viste un embajador,
que se nos volviço cantor
una noche en el terrero;
el cual ha sido el primero,
que cantó jamás de noche
canción a damas en coche.

Don Juan de Figueroa.
Ya que os habeis arriscado
a tan peligrosa prueba
cierto que en la segunda nueva,
nos vendrá que habeis bailado:
y sereis bien disculpado,
pues es el bailar de noche
menos que cantar en coche.

Hernando de Vega
Pues en un coche fue oído
vuestro canto en el terrero,
nunca fuera caballero
de damas tan bien querido:
a todos ha parecido
que para cantar de noche
fue sana invención el coche.

Don Alonso de Aragón
Toda la corte se espanta,
y estamos en confusión,
por saber si en la canción
hubo pasos de garganta:
mas la culpa no fue tanta,
porque cantar mal de noche
bien se sufre siendo en coche.

Don Hernando de Acuña
Si os preguntan como os fue
señor con vuestra embajada,
direis, hecha la jornada,
llegué, visité y canté:
y si os pidieren, porqué,
direis que cubre la noche
el gesto, la voz y el coche.

Otro caballero
La corte busca ocasión
para tener que tratar,
y alguna vez murmurar,
mas en esto no hay razón:
pues fue buena prevención
para mala voz la noche,
y para el sereno el coche.

Todos los personajes, conocidos cortesanos, señalaban la novedad de cantar a una dama en coche, de rondarla utilizando el vehículo, que era aquí una práctica que subvertía las normas caballerescas. Pero aunque el coche no se utilizaba para cantar a damas en el terrero, era indudable que se estaba usando para otros menesteres más sustanciales de la práctica erótica, como no había dejado de advertir Horozco. Durante los años siguientes, el coche consolidó su papel como espacio para las relaciones amorosas y en torno a él se desarrollaron nuevas formas de actuación y galanteo que si en 1565 eran novedosas 30 años más tarde eran tópico extendido. La gestación de ciertas prácticas galanteadoras propias de la corte vinculadas al uso del coche no debió tener lugar hasta la segunda mitad de la década de 1580 cuando se naturalizó en el galanteo cortesano al socaire de su uso por las damas de palacio⁶⁰. Desde esa fecha más o menos, empezaron a señalarse las salidas de las damas en los coches. Una relación de 1585 decía que el príncipe y sus hermanas bajaron a *tomar sus coches*, entrándose en un vehículo al que seguían *todas las damas en otros seis coches*⁶¹. También la comedia se hizo eco de estas prácticas novedosas. Varias de Lope mencionaban el galanteo en coche; de Selandio se decía que servía a Alfreda y le *asiste al coche y al terrero*⁶². Los testimonios de viajeros extranjeros muestran la vivacidad de estos galanteos. El viajero francés Joly relataba la salida de la reina en coche:

Hernando de Acuña, a un caballero que habiendo venido de Alemania a España a visitar a la reina de Bohemia, cantó una noche en el terrero viniendo con un señor en un coche, 1564-1565, en *Varias poesías del gran poeta Don Hernando de Acuña*, 1591, BNM R 26154, fs. 71v-73v. Edición moderna de E. Catena de Vindel, *Varias poesías de Hernando de Acuña*, Madrid, 1954, pp. 186-190.

⁶⁰ Una carta anónima de 1586 decía: *Palacio muy retirado. Las Damas no lo son sino Donzellas y las donzellas dueñas y assi no ay terrero ni galanes*, cfr. A. Alvar Ezquerro, *Felipe II, la corte y Madrid...*, p. 73.

⁶¹ Anónimo, *Relación de la salida de su Magestad de la villa de Madrid Sabado 18 de Enero 1585*, Alenda, *Relaciones*, n° 310. Ese año se señalaba que tras el coche de las infantas iban las damas repartidas en seis coches y que a la salida del cortejo real del monasterio de Lupiana las damas iban en *sendos coches*, Enrique Cock, *Anales del año ochenta y cinco*, pp. 458, 460 y 468. En 1599 en la entrada en la corte de la reina a caballo, esta era seguida de sus damas y de *muchos coches de otras damas que no tomaron palafrenes, con galanes acompañandoles*, *Relacion de la entrada de sus magestades en Madrid, el domingo 26 de octubre de 1599 y de las fiestas y señores que se hallaron a ellas*, BRAHM, 9-3764, fs. 14r-14v. Durante la estancia en Valencia en 1599 acabada una máscara salía la infanta y *todas las damas emboçadas en sus coches y el Rey y todos los cavalleros a los estrivos por la ciudad*, Anónimo, *Jornada de Valencia*, BNM, Mss. 7475, f. 8r.

⁶² Lope, *La hermosa Alfreda*, 1596-1601, VI, p. 624. En otra comedia había aparecido un grosero galán al que las damas habían privado de *todas conversaciones, balcones, rejas, ventanas./.../ni junto a los coches vaya*, Lope, *El hijo de Reduán*, 1588-1595, II, p. 854. En 1600 el tema es lugar común, el P. Rebolledo describía en 1603 al pretendiente siempre *colgando de la cola del caballo*

*Baja para entrar en un coche de tisú de oro. descubierto por todos los lados. tirado por seis caballos, en donde va ella sola; al lado sus caballeros y escuderos. precedida de siete u ocho carrozas llenas de damas sumamente adornadas, con sus cabellos trenzados y entrelazados de varias maneras, y entonces los galanes les pueden hablar y decir alguna palabrita de conversación con todo respeto y modestia, a lo largo de la caja de la carroza*⁶³.

El galanteo de palacio se convirtió en una costumbre que sufrió alteraciones con el tiempo sobre todo, los galanes dejaban de ir a caballo para ir a pie o encochados con las damas, lo que llevó a intentos de volver a la tradición y a prohibiciones varias⁶⁴. Parece que el galanteo en palacio era una practica muy

del privado, arrimado al estribo del coche de la dama, cfr. F. Herrero Salgado, La oratoria sagrada española..., p. 299.

⁶³ Mercadal, Viajes, vol. II, p. 733.

⁶⁴ Para el galanteo se estipulaba que la dama fuera en coche y el galán a lado a caballo. Ya en 1609 se dieron decretos para no alterar esa forma tradicional, criticándose la *relaxacion y poca atencion a las ordenes y al estilo de Palacio con que se han governado estos días los Galanes*, que entre otras cosas llegaron a *pie con los coches de las Damas y otras cosas no acostumbradas*. Estas practicas fuera de lo ortodoxo y el hecho de que el galanteo se llevara a cabo por quienes no tenían medios para ellos habían devaluado considerablemente el ceremonial. En 1638 se volvía a insistir buscando el mayor lujo posible al oficio:

Deseando introducir alguna parte del lucimiento con que la nobleza solia tratarse en mi Corte, ya tan olvidado de los que preciandose de las obligaciones que los diferenciava de Aquellos que no las tenían tan grandes, solian ilustrarla, He resuelto que de ninguna manera puedan entrar en palacio, ni en el aposento de la Reyna, ni acompañar a las Damas, los que no fueren a cavallo, y tuvieren quatro Cavallos en su Cavalleriza.

Pero aquellos que se ponen en coche o a pie delante las Damas que, pues no tienen Cavallos ni con qué tenellos, habían de abandonar la Corte yéndose a ahorrar para servirme y andar en Palacio con el lustre que ha andado siempre toda la nobleza en mi Corte y Casa. El tema no era baladí porque, como se decía ese mismo año, *el deslustre de la Corte en las personas mas señaladas della* había alcanzado tal importancia que los consejeros se habían puesto a arbitrar medios para que *no se galantee en Palacio en forma de tanto deslustre de toda la nacion*. El asunto era que muchos de los galanes iban *siempre metidos en coche, como dueñas, los más mozos; o andando a pie por no tener cavallos*. Para el monarca había que poner remedio con más resolución y mayor nota, *no siendo justo consentir en el deslustre de la nobleza y de mi casa*. Una década más tarde, en 1649, se volvía a intentar remediar que los galanes anduviesen *descompuestos el día que las damas salen fuera*, y se proponía remedio. Era otra vez el asunto *la relaxacion y falta de decoro con que los galanes acompañan a las Damas los días que sale mi Hija fuera*, que llegaban a ser tantas que muchos, *contra el estilo tan imbiolablemente observado en Palacio*, venían a pie sin que sirvieran de nada las reconvenciones de los Guardas y además *en el terrero acostumbran estar a pie y en coches tambien, contra el estilo y decoro que en todos tiempos se ha guardado*. Dado que era necesario poner remedio en ello el rey ordenaba que,

en poniéndose las Damas en los coches y tomando el guarda el cavallo, han de tomar el suyo los Galanes, sin permitirles jamás que vengan ni estén a pie mientras salen los demás coches; y que, al llegar a Palacio, no se han de apea hasta tanto que el coche que vinieren acompañando comenzare a entrar en el zaguano; y que en la forma y distancia de venirlos acompañando vengan con todo el decoro que se deve y se ha acostumbrado en Palacio siempre. Que en el terrero podrán pasearse a

formalizada, véase una relación de la jura del Príncipe Baltasar Carlos de Hurtado de Mendoza de 1632:

Pusiéronse luego las damas en sus coches, como se hace siempre, y por evitar la permitida y decente bizzaría con que los galanes suelen, cuando van muchas juntas, competirse y aun aventurarse por tomar el lugar primero y mas vecino a los estribos, se dispuso que en cada coche fuesen dos damas solas y con ellas una menina, que mientras lo son no se les permite ser galanteadas⁶⁵.

Esto es confirmado por Brunel en 1665, que describe así el control por parte del *guardadamas* de los galanes de las damas de la reina, cuando yendo esta de paseo seguida de algunos coches de sus damas o damiselas de su séquito, un hombre a caballo, que dicen ser el inspector o gobernador de ese sexo... turbó aquella pequeña charla viniéndonos a decir que nos retirásemos del lado de la carroza de aquellas damas y que ya les habíamos hablado bastante. También decía que vio montar en carroza a la infanta en Aranjuez y su cortejo:

Suben las primeras en las carrozas, y después de haber llenado tres o cuatro, las dueñas, que son las viejas, vestidas de blanco y casi veladas, ocupan la última. La reina y la infanta suben después en una carroza con seis caballos, con una vieja en la portezuela, que parece una dueña. Las grandes almohadillas o polisones ocupan todo el lado de la carroza, donde se sientan.... No vi otro galan más que el marqués de Aytona, que iba a pie al lado de una carroza, hablando con una que iba sentada junto a la portezuela⁶⁶.

El galanteo como ejercicio cortesano, proponía a las mujeres de alto status un modelo amoroso que se hallaba en la dama del amor cortés. En esta tradición el caballero se dirigía a la dama en actitud de humildad y servicio, la relación se

cavallo, sin pararse, como siempre se ha hecho, pero que de ninguna manera se ha de permitir que esten a pie y en coche.

A. López de José, "Sobre el modo en que los caballeros han de galantear a las damas y entrar en Palacio y en el aposento de la Reina", AA. VV., *La década de oro de la comedia española. 1630-1640*, Almagro, 1997, pp. 213-228. Con el tiempo, el galanteo acabó siendo suprimido. En 1660 se prohibieron los galanteos y se amenazó con privar de oficio a los galanes, excepto a aquellos que fueran a casarse y en 1665 a raíz de la muerte del rey. Al año siguiente se decidió que los galanteos se suprimieran del todo por la relajación de las costumbres y se decretó su prohibición, Tenorio Gómez, *Las madrileñas del 1600...*, pp. 38, 39 y 120.

⁶⁵ Cfr. Deleito y Piñuela, *La mujer, la casa...*, p. 269.

⁶⁶ Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 281 y 283.

presentaba al margen de la ley y no desembocaba en el matrimonio, sino en actitudes adúlteras. El galán era sumiso y servil y tenía que adoptar estas actitudes no sólo en privado, sino también en público. Entre sus quehaceres como galán, tenía que acompañar a la dama en sus paseos, charlar con ella, venerarla, etc. Este modelo del amor cortés como ideal de relación entre hombres y mujeres, se extendió en las clases altas y en el siglo XVII. Aunque la práctica del galanteo se alejaba del matrimonio, la mayoría de las mujeres soñaba con poder elegir a su futuro marido entre sus galanes, frente a la práctica común de la época de que los padres concertaran los matrimonios⁶⁷.

2. 2. 2. El galanteo en la corte

Estas practicas de palacio se vulgarizaron entre caballeros con bastante rapidez, como mostró la comedia⁶⁸, convirtiéndose en ejemplo de cómo se galanteaba, aunque es probable que con un distinto signo, aunque poco sabemos realmente de las prácticas amorosas en los siglos XVI y XVII, que suelen caracterizarse con la vaga generalización de que se basaban en las tradiciones del amor cortés.

Al lado de estas formas institucionalizadas hubo una práctica habitual de galanteo que se ha estudiado a través de la lente deformadora de la literatura. Este galanteo solía empezar a raíz de un enamoramiento a primera vista, típico de la comedia. En él jugaba un importante papel la belleza femenina, bien fuera gracias a partes descubiertas y accesibles a la vista de la mujer; la cara, el cuello, las manos y el contorno del pie en las mejores ocasiones, bien fuera, mediante la ropa interior mostrada por la dama. Los mensajes amorosos se intercambiaban frecuentemente con la ayuda de una criada, dueña o celestina y cartas u objetos de la amada se guardan como joyas. Tras los elogios verbales, el enamorado tenía que seducir a la amada, por ejemplo paseando la calle ante su portal vigilando puertas y ventanas. También ayudaban los regalos realizados a través de doncellas sobornables, cuando eran viudas a ellas directamente, o convidándoles a espectáculos públicos.

⁶⁷ Tenorio Gómez, *Las madrileñas del 1600...*, pp. 36-37.

⁶⁸ Arnaldo se ufanaba de haber conquistado a una dama paseando en el coche, Lope, *La mocedad de Roldán*, 1599-1603, XI, pp. 357 y 362.

La iglesia era en este sentido un importante punto de contacto, lugar donde la dama podía acudir sin levantar demasiados sospechas, allí se podía intercambiar miradas o pedir una cita⁶⁹. En estas prácticas el coche parece haber jugado un importante papel, tanto por su supuesta capacidad para convencer a la dama de las bondades del galán, como por las facilidades que daba para el galanteo y la practica erótica⁷⁰.

2. 2. 2. 1. El galanteo masculino y el coche

Las facilidades del coche para el galanteo y la practica erótica fueron ya denunciadas en la época. En un escenario móvil en el que había mayor libertad, hombres y mujeres galanteaban con gran facilidad. Desde la perspectiva del galán, el primer paso era salir a ver damas en coches, ya fuera a caballo ya fuera en coche también, importante ocupación en la corte para quienes disponían de sus ocios. En el espacio cortesano se habían creado todo un conjunto de símbolos y lugares comunes, desconocidos para el no iniciado, que enmarcaban el galanteo y que se podían resumir en los elementos que describía doña Clara a don Diego, al intentar convencerle de que no era difícil encontrarse en la corte pues, *pues tiene sombras la noche,/rejas mi casa, yo coche,/y hay calle Mayor y Prado*. Don Diego entendía rápido el código y repetía los escenarios amorosos:

*Por la mañana estaré
en la iglesia a que acudís;
por la tarde, si salís,
en la carrera os vere;
al anochecer iré

al Prado, al coche arimado;
luego en la calle embozado.
Ved si advierte bien mi amor
Horas de calle Mayor,
misa, reja, coche y Prado*⁷¹.

⁶⁹ Fernando Díaz-Plaja, *La vida amorosa en el Siglo de Oro*, Madrid, 1996, pp. 18, 24, 30-31, 45-46, 53-54 y 56.

⁷⁰ Borque señaló que alcahuetes, cochero y criada era importantes como auxiliares del amor de la nobleza que disponía de él para las entrevistas. El noble dadivoso y generoso podía regalar el coche a la dama, J.M. Díez Borque, *Sociología de la comedia española del siglo XVII*, p. 40.

⁷¹ Calderón, *Hombre pobre todo es trazas*, 1628, I, pp. 208 y 230. Muy parecidamente resumía la vida en la corte don Valerio en la obra de Melchor Fernández de León, *El sordo y el montañés*, 1679,

El escenario principal del galanteo era el Prado como traían innumerables comedias. De un personaje más experimentado, del que se dice que es *gran servidor de damas*, se nos relatan sus actividades en ese famoso paseo:

*Verásle morir por una
luego por otra y de aquella,
sin que las dos se le olviden,
passa a querer la tercera:
no hay numero de sus damas,
porque es en todas las fiestas,
cotejador de por junto,
con risas y reverencias:
el Prado no tiene coche,
que algún amor no le deba,
que no le cueste sus ansias,
y no le gaste sus señas...⁷².*

Los galanes salían al Prado o a la calle Mayor a ver damas en coche y según las reglas de la comedia se enamoraban súbitamente. En la comedia no había galanteo, imperaba el amor a primera vista, convención teatral que perpetuaba la imagen de la mujer como simple objeto de deseo sexual. Una mano, una zapato, un pie desnudo o unos bellos ojos, pueden ser los detonantes de un ardor que lleve al amante a cualquier recurso con tal de poseer el objeto amado⁷³. Según las circunstancias el galán se acerca al coche y trata de entablar conversación con la dama o bien ordena a uno de sus criados seguir la carroza de la mujer o intenta saber por el cochero de la fémima su dirección o algún otro dato sobre su calidad.

BAE, 49, p. 309.

⁷² Solís, *La más dichosa venganza*, M. Sánchez Regueira, *Comedias*, vol. II, p. 834. Otro ejemplo de la importancia del Prado en el galanteo, que subraya la pasividad de las mujeres:

*Martín. Vámonos un poco al Prado.
D. Juan. ¿Podránme allí conocer?
Martín. Todo lo que no es mujer
a nadie causa cuidado,
y como tu te recates
podrás entre coche y coche
ir desbastando la noche
a costa de disparates.*

Gaspar de Avila, *El familiar sin demonio*, 1647, edición de M^a del Carmen Hernández Valcárcel, Gaspar de Ávila, *Comedias*, Murcia, 1990, p. 244.

Era normal que el galán siguiera el coche de la dama, como le espetaba su criado a don Juan:

*Hoy dicen que, diligente,
seguías cierta carroza
de una dama de lo bueno
de la ciudad*⁷⁴.

Otras veces es el criado el que sigue el coche de la dama de la que se ha prendado su amo⁷⁵. Frecuentemente, el galán pregunta directamente al cochero, que como personaje de baja estofa, delatará a su ama por unos pocos dineros⁷⁶.

El acercamiento, realizado de forma abrumadora por hombres, podía realizarse también acercando el propio coche al de la dama para así poder abrir la conversación. Era esta una de las tácticas de galanteo en la corte que aprovechaba la facilidad para el abordaje de las damas desconocidas como contaba Trapaza. Yendo a la ermita de San Blas pasaban al lado de otro carruaje con cuatro damas y una viuda moza. Trapaza ruega a su compañero que tornasen a encontrarse con el vehículo para abordarle:

⁷³ C. Hernández García, *Teatro del Siglo de Oro: temas esenciales*, Madrid, 1994, p. 97.

⁷⁴ Lope, *Amor secreto hasta celos*, 1612-1615, *NRAE*, t. III, p. 396. De otro don Juan se decía que seguía a la dama que iba en su vehículo a todos lados: *Cuando sales de tu casa/ en tu silla o tu carroza,/ va siguiendo tus pisadas,/ siendo de tu cuerpo sombra*, Lope, *El desconfiado*, 1614-1616, *NRAE*, t. IV, p. 490. De otro personaje sabemos que andaba acechando una carroza, Lope, *La moza del cántaro*, *BAE*, 24, p. 560.

⁷⁵ Véase el diálogo entre ambos:

Don Lope. Gavilán.	<i>Que, seguiste la carroza? Seguí el carro de esplendor que escureciendo los rayos del mas lucido farol, pudiera con lo febeo despeñar otro faetón.</i>
Don Lope Gavilán.	<i>Sabes la casa? Poco te debe el amor; porque aunque es cosa su casa, será escasa la atención, que no conozca, que el cielo siempre es la casa del sol</i>

Fernando de Zárate, *Antes que todo es mi amigo*, 1665, en *Parte veinte y dos de Comedias nuevas, escogidas de los mejores ingenios de España*, 1665, BNM r 22675, f. 217v.

⁷⁶ Mientras García va a hablar con la dama en el coche, Tristán va a recabar información del cochero que consigue con facilidad, pues *el cochero hizo su oficio/nuevas tengo de quien son*, Ruiz de Alarcón, *La verdad sospechosa*, *passim*.

Vueltos a dejarse ver de las damas, el caballero procuró trabar conversación con la señora que iba al estribo; y como en Madrid está tan en su punto el despejo y el estar recibido hablar en los coches cuando no hay recelo de quien lo pueda impedir, fue fácil de hallar lo que pretendía. Trapaza se puso al otro lado, adonde caía la viuda, que iba en la popa, como convidada de la señora del coche, y, por ir el estribo vacío, fuele también fácil de tener plática con ella⁷⁷.

Otras posibilidad muy habitual en la corte era servirse de intermediarios, como se denunció en alguna ocasión. Así se decía que so color de vender *Limas Rosquillas* y otras cosas,

en el Prado, Paseos, Fiestas Publicas se ha introducido andar muchachas, Mugerres y algunas Mozas y no de mal parecer ni mucha modestia vendiendo o por mejor decir revendiendo Llegandose a los Coches y Corrillos de hombres y Mujeres ... hasta arrojar lo que llevan en los Coches y faldas de las mujeres aunque no lo pidan ni quieran.... y se valen de estas mujeres los hombres para embiar recados a los Coches y solicitar la conversacion y lo que les parece.

También se denunciaba que los pobres que acudían al *Prado* y *Paseos publicos*, se dedicaban a la tercería, pues *llevan y traen recados a los Coches*, y *avisan a sus conocidos y conocidas si ha entrado en el paseo tal coche y se buscan y lleban y traen recados*. Algunos de ellos, se afirmaba, estaban en ello *tan madrigados que conocen mejor quantos coches entran en el Prado y andan en los Paseos que los dias de Jubileos y fiestas de las Yglesias⁷⁸*.

El préstamo del coche era un importante medio para galantear con éxito y tuvo amplio eco literario. El galán podía invitar a la dama a pasear en el coche,

⁷⁷ *Las aventuras...*, p. 271. Esta modalidad de acercamiento al coche de las damas también la relata Zabaleta:

En la maraña de las vueltas que dan los coches en el Prado, vino a quedar preso un coche de mujeres entre el avariento y el de los mozos.... Claréose un poco el enredo de los coches y díjole el avariento a su cochero que anduviese. Los mozos le dijeron al suyo que se estuviese quedo hasta que anduviese el coche de las mujeres y que procurase no perdelle del lado, o por lo menos de la vista.

Juan de Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, p. 338.

⁷⁸ AHN Consejos Libro 1420, fs. 172v-173r y 174-175. Se trataba de unas *Advertencias para el ejercicio de la plaza de Alcaldes*, sobre ellas, C. de la Guardia, *Conflicto y reforma en el Madrid del siglo XVIII*, Madrid, 1993, p. 69(n).

halagándola⁷⁹, prestarle el coche o ponerlo a su disposición de forma más o menos ilimitada, incluso regalárselo, si sus intenciones eran de casarse. Eran los galanes los que dejaban el coche a las damas que querían conquistar⁸⁰. Zabaleta dibuja magistralmente las cuitas de dos personajes en la tesitura del préstamo del coche para el día del Sotillo. La dama andaba muy preocupada y ya un mes antes del Sotillo estaba pensando *que ha de ocupar aquella tarde estribo en el coche qué gala sacará que embelese los otros coches. Piensa mil boberías de varios colores, comunícalas con el galán que le ha de dar el coche y la gala*. El galán estaba aun más preocupado llegando la noche del último día de abril, temeroso de que le fallara el ansiado bien y *no duerme a derechas, tenga coche propio o le tenga prestado*:

*El que le tiene propio, hizo herrar las mulas aquella tarde, acostóse, temiendo no le hubiesen clavado alguna, y durmió cojeando. El que no le tiene propio, sino ofrecido, se acuesta temblando de tantos accidentes como se llevan una palabra, y el ruido que hace el coche en su sueño le despierta aquella noche treinta veces*⁸¹.

Como no todo el mundo tenía coche para poder galantear en él, más de uno había de pedirlo para poder cumplir su papel en la corte⁸².

⁷⁹ Lope, *El premio del bien hablar*, 1624-1625, BAE, 24, p. 503.

⁸⁰ Como decían unos versos satíricos: *En llegando el invierno/ toda la Corte/ azia el Prado camina/ los mas en coche./ (...) / porque aunque no le tienen todas las damas/ se le dan los galanes de buena gana*, *Satira nueva Graciosa y entretenida, en que se da quenta de los trajes y usos que gastan las damas en la Corte*, cfr. Pilar Tenorio Gómez, *Realidad social y situación femenina en el Madrid del siglo XVII*, UCM, 1992, pp. 613-614. Los versos en BNM Mss. V-98/35.

⁸¹ Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana y por la tarde*, pp. 401-402. De otros que quieren dar coche a la dama la tarde del Sotillo, decía que andaban *haciéndose pedazos*, pp. 404-406.

⁸² Antonio de Solís y Rivadeneira escribía en uno de sus epigramas, *Enviando a pedir un coche al marqués de Velada, para llevar al río unas damas*:

*Mis musas, a más andar,
a pedir un coche vienen
para unas damas que tienen
gana de echarse a rodar:
una de ellas se hace amar
aun de mi propio desgarro;
de vuelaencia me agarro
para mañana en la noche,
porque no me coja el coche,
ya que me ha cogido el carro.*

El galanteo masculino con el coche dio lugar a numerosos conflictos entre los cortesanos por monopolizar el acercamiento a ciertos coches y sus ocupantes, conflictos muy sonados en la corte. Agustín Moreto escribía en su obra *Trampa adelante*, en boca de doña Leonor:

*Porque ir en un coche de damas
por el Prado, y tu tras ellas,
vendiendo a sus atenciones
el desaire por fineza;
llegar a otro coche a hallarlas,
empeñarte tu por ellas,
sacar la espada y reñir
en público una pendencia
no era cosa, que llegar
a mi noticia pudiera*⁸³.

En julio de 1639 se contaba que yendo los duques de Alburquerque y el conde de Oropesa paseando por el Prado, los llamaron de un coche de mujeres, con quien iban hablando, cuando llegó una tropa de embozados a decirles se quitasen del puesto; pasaron de las razones a las espadas, y de la pendencia resultó quedar el conde de oropesa herido. No se conocía a los autores y así hay bastante materia en que esparcirse los discursistas⁸⁴. En 1646 se contaba que yendo un caballero del hábito de Santiago a pasearse al Prado, halló en él un coche con una dama que debía tener alguna correspondencia con otro. Púsose a hablar con ella, y la persona con quien se correspondía la señora (...) se llegó al del caballero y le dijo dejase aquella dama... De unos lances en otros se bajaron, de suerte que el caballero fue a salir del coche y, al levantar el estribo, le dió el otro una estocada por la boca, que le atravesó de la otra parte, dejándole por muerto⁸⁵. En 1647 el

Antonio de Solís y Rivadeneira, *Epigrama*, en BAE, 42, p. 445.

⁸³ Moreto, *Trampa adelante*, BAE, 39, *passim*.

⁸⁴ Pellicer, *Avisos*, p. 30. El mismo acontecimiento era relatado de esta otra forma; paseándose por el Prado el conde de Oropesa y el duque de Alburquerque, emparejó con su carroza otra de damas. Serían las diez de la noche... Fueron luego acometidos los tres; uno cayó con el de Alburquerque y dos con el de Oropesa. El de Alburquerque derribó al suyo en tierra de una estocada... Al de Oropesa le dieron una estocada por el carrillo... El día siguiente, al marqués de Almenara, de noche, riñendo le atravesaron un brazo; corre peligro de quedar manco. Todas estas cosas ocasionan la poca edad y las mujeres, decía el comentarista, *Jesuitas, Cartas*, t. XV, pp. 293-94.

⁸⁵ *Jesuitas, Cartas*, t. VII, p. 324.

conde de Orgaz iba *tras un coche de damas en el Prado*, y al de Medellín le debía de tocar algo el tal coche, pues sacaron las espadas, y salió herido el de Orgaz⁸⁶. En 1658 en el Prado por la noche dijo el Almirante que iba con Fernandina y Tabara al marques Serra, que seguía a unas damas:

*“Marques, ese coche es mio, y la gente que lleva”. Insistio otra vuelta el festejo, y apeándose el almirante, y tratandole de picaro y dandole algunas calabazadas, asiendole de las guedejas, metio a la daga mano para señalarle, y le dio cinco heridas; otros dicen siete en el rostro y cabeza. Esta preso en su casa*⁸⁷.

A raíz de estos hecho y otros similares, hubo una serie de disposiciones restrictivas de orden público por parte de la Sala de Alcaldes de Casa y Corte en Madrid, una de ellas fue tomar medidas para vigilar los corrales de teatro o impedir a los hombre ir armados o acercarse siquiera a lugares propiamente femeninos⁸⁸.

2. 2. 2. El coche como escenario femenino

El cuestionamiento del poder patriarcal y de la sociedad misógina que llevó a cabo la mujer puede percibirse en el importante protagonismo que esta llegó a alcanzar en el galanteo en el coche. En el vehículo la mujer fue más poderosa de lo que las fuentes literarias pretenden aceptar, aunque ellas mismas delatan esta circunstancia. Desde el 1600 los testimonios sobre la libertad de la mujer en los coches son contundentes. Véase al galán que acompañaba a la dama hasta el coche en el que esta entraba triunfadora:

*Entró en el coche –haced cuenta
Que estais leyendo o mirando
De los Triunfos del Petrarca
Un verdadero retrato-,
y yo de Sanson atado,
que, entre los demas cautivos,*

⁸⁶ *Jesuitas*, t. VIII, p. 75.

⁸⁷ Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 196.

⁸⁸ Villalba Pérez, “Posibilidades femeninas...”, pp.113-114.

*era despojos del carro*⁸⁹.

Frente a la defendida quietud femenina, las damas del Seiscientos galanteaban con gran soltura. Pinheiro aseguraba que las conversaciones de las cortesanas de Valladolid no eran recatadas y apuntaba que las castellanas no querían *ropas largas, sino plumas y más plumas, regalos, paseo, coches y galas; y la libertad en que se crían las hace no querer apreturas de religion*⁹⁰.

Una de las primeras posibilidades era el salir en el a ver y ser vista, con lo que se rompía la tradicional quietud en la casa⁹¹. Pero sobre todo, era la posibilidad de actuar en el coche lo que daba ventajas a las féminas. En ese sentido, el enamoramiento típico de la comedia no fue solo un recurso teatral, fue también una metáfora del galanteo de la época y de sus recursos. Lope trajo con frecuencia este enamoramiento del galán al ver a la dama en su coche; Carlos se enamoraba de la princesa Lisarda yendo en su coche:

*Laura mía,
desde que te vi la cara
en el coche, porque en el
salió más temprano el alba,
te di el alma y me perdí.
Luego la poca distancia
del coche, daba ocasión
a más abrazarme el alma.*

⁸⁹ Lope, *El castigo del discreto*, 1598-1601, VII, p. 252.

⁹⁰ Pinheiro, *Fastiginia...*, p. 304. También decía que los coches son *testigos de tantos yerros* y que los cocheros son como confesores, que olvidan los pecados *de unos por los de otros, porque raramente os cuentan nada de cuantas negociaciones y comisiones llevan, porque la costumbre no alborota, ni deja reparar en esto*. Sobre las mujeres aseguraba que *delante de las criadas, criados y cocheros, hacen cuantas desenvolturas quieren, y ellos muy facilmente dicen quién las sirve, y no hay encubrir de ningún amigo, ni criado del galán, y aun nada hay de murmurar, así porque es moneda que corre, como porque no se hace caso de ello, y están moliendo a las criadas y echándolas de casa el mismo día en que fueron testigos y partes, sin haber quien parle, que es grande alivio de caminantes*, Pinheiro, *Fastiginia...*, pp. 293 y 311. Recuértese lo que escribía Quevedo de ellos en 1608: *... parecíamos confesores en saver peccados, y supimos muchas cossas nosotros que los confesores no las supieron*, *Infierno*, vol. I, p. 166.

La honestidad de las damas no dejaba de ser un estereotipo que se ha cuestionado actualmente, véase E. Villalba Pérez, *Mujeres y orden social en Madrid: delincuencia femenina en el cambio de coyuntura finisecular (1580-1630)*, Madrid, UCM, 1993, especialmente pp. 217-226 y "Posibilidades femeninas...", p. 120. Pilar Tenorio sostiene que incluso las mujeres de las clases elevadas una vez casadas salían a la calle por los paseos y al teatro en las fiestas religiosas y no siempre acompañadas del esposo, *Las madrileñas del 1600*, p. 31.

⁹¹ Sobre los paseos en coche unas breves notas en M. Vigil, *La vida de las mujeres en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1986, pp. 169-172.

*Callé, por respeto justo;
callé, no te dije nada*⁹².

No solo los caballeros se enamoraban de las damas de alta alcurnia, también los pícaros y pícaras que se encochaban experimentaban los mismos efectos. Pasivamente, al menos de forma aparente, enamoraba desde el coche la bella Elena, la hija de Celestina, a Don Sancho de Villafañe que *encontró el coche; y con las luz de las hachas acertó a ver el rostro de Elena, que de paso le tiranizó el alma con tan poderosa fuerza*⁹³. Un enamoramiento así era resumido muy certeramente por un personaje de Barbadillo que paseaba por el Prado:

*caí en los lazos de unos cabellos; rendíme a las flechas de unos ojos; confiéme de la risa de una boca; dejéme llevar del agrado de unas mejillas con melindre rojas. Iba el dueño de estas armas en otro coche; aferramos el suyo con el mío; hubo concepto tierno de parte mía y donaire lozano de la suya. Nunca pensé que en alientos lisonjeros podían venir vengativas llamas. Vinieron entonces en los de sus voces apacibles; quedé por suyo; seguía como dueño; supe su casa, su estado y el de sus padres*⁹⁴.

El coche se convierte entonces en plaza del amor misma, en el lugar donde es esperable rendir o ser rendido por una dama: un personaje de Alarcón declaraba al ver bajar una mujer del coche que *éste es arco de amor,/ y son flechas cuantas tira*⁹⁵.

Se subrayaba la pasividad de la mujer pero tras este aparente hecho se escondían nuevas posibilidades femeninas. Así, aunque la literatura no subrayó demasiado que hacía la mujer en el coche, creemos que se puede hablar de una nueva relación de poder. La dama de la corte había elaborado un código de comportamientos galantes en el coche que era imitado por otras de mas baja posición. Es probable, como se ha señalado que dado que la guarda de la honra era

Lope, *La ventura sin buscalla*, 1604-1615, ⁹² NRAE, t. X, p. 274. Véase *Los Ponces de Barcelona*, 1610-1615, NRAE, t. VIII, p. 580; *Mirad a quien alabais*, 1613-1620, BAE, 52, p. 468 o *No son todos ruiseñores*, 1630, BAE, 249, p. 138. También el rey se enamoraba viendo una dama en su coche: *Ibas en un coche abierto,/ y, quitada la cubierta,/ solo mostraba los arcos/ del cielo de tu belleza*, Lope, *El poder en el discreto*, 1623, NRAE, t. II, p. 461.

⁹³ Salas Barbadillo, *La hija de Celestina*, p. 33.

⁹⁴ Salas Barbadillo, *El necio bien afortunado*, p. 189.

⁹⁵ Ruiz de Alarcón, *La verdad sospechosa*, *passim*.

tan importante en el imaginario aurisecular, se hubiera elaborado un complejo código visual, un arte del disimulo sólidamente enraizado en la gestualidad⁹⁶, que debió potenciarse no poco desde los coches. Pero al mismo tiempo, es indudable que la capacidad de expresar sus sentimientos, de desear seducir y ser seducida, pasó a primer plano. Algo de estas técnicas insinuaba Lope en la contraposición entre la *dama* y la *casada*:

*Hable la dama en la reja,
escriba diga concetos
en el coche, en el estrado,
de amor, de engaños, de celos;
pero la casada sepa
de su familia el gobierno*⁹⁷.

Rodríguez Cuadros señalaba a propósito de la seducción femenina que los moralistas en sus ataques, dejaron de dirigirse a la exhibición corporal y se dirigieron a la palabra, a la capacidad de la mujer de aprender a seducir y a desear ser seducida, se criticaba a la sabia y experimentada mujer que poseía capacidades muy eficaces, como Gerarda, que exponía todo un guión de un barroco arte de amar en un libro que resume en varios títulos, uno de los cuales dice *Del andar en coche y parecer señora*. Según esta autora, la mujer alcanza en la literatura y el teatro barrocos su plena categorización como objeto de deseo, objeto sublimado y objetivizado en una corporalidad física. La cultura de lo corporal es rechazada y el cuerpo femenino permanece expuesto a la ascética a la jurisprudencia y a la pedagogía⁹⁸. No menos aun el cuerpo femenino y su acción permanece arrinconada en el proceso de la seducción, en el que es el hombre el protagonista decidido. La cultura barroca engendra una negación casi histórica de los signos visuales del cuerpo y de la seducción y en el frente de este ataque se hallaron los moralistas. La brutalidad con que es negada la seducción del cuerpo se

⁹⁶ Agustín de la Granja, "Ronda y galanteo en la España del Siglo de Oro", AA.VV., *Les traités de savoir-vivre en Espagne et au Portugal du Moyen Age á nos jours*, Clermont-Ferrand, 1995, pp. 183-184.

⁹⁷ Lope, *La dama boba*, 1613, BAE, 24, p. 312.

⁹⁸ E. Rodríguez Cuadros, "Mujer y seducción en el Siglo de Oro: escena gestual, escena retórica", en D. Jiménez y E. Real Ramos, (ed.) *El arte de la seducción en los siglos XVII y XVIII*, Valencia, 1997, pp. 245 y 259.

acompaña del deseo de cegar otros sentidos, como el olfato, para quien se vedan el uso de los perfumes⁹⁹.

En el abanico de actuaciones que la mujer puede poner en juego para galantear en el coche se destacan la llamada al galán, el enseñar la mano, la ropa, ocasionalmente invitar al coche y poco más, lo cual contrastaba con la intensidad del interés que mostraban las mujeres por el coche. Entre sus potencialidades estaba sacar la mano por entre las cortinas del coche, que se tenía por particularmente erótico¹⁰⁰. Así lo cuenta un personaje,

*Si vieses por debajo de la toca
sacar una bien hecha y blanca mano
con un valoncilla que provoca
al más prudente y recatado anciano*¹⁰¹.

La mano blanca se sacaba desde el estribo cogiendo la cortina del coche, como cuenta Lope a propósito de cierta dama de manos *bellísimas* que *sacó del guante*, recalcando su poder de sugestión en el juego erótico¹⁰². Don Juan declaraba su amor a doña María, dama disfrazada de criada a la que decía:

*Porque más estimo y precio
un listón de tus chinelas
que las perlas de su cuello
más precio en tus blancas manos
ver aquel cántaro puesto...*

*que ver cómo cierta dama
baja en su coche soberbio,
asiendo verdes cortinas
por dar diamantes los dedos*¹⁰³.

⁹⁹ E. Rodríguez Cuadros, "Mujer y seducción...", p. 248.

¹⁰⁰ Sobre la importancia de la mano como medio de relación sentimental en la literatura barroca, F. Zmantar, "Mains de femmes", en *Les traités de savoir-vivre...*, pp. 161-179.

¹⁰¹ Lope, *La mal casada*, BAE, 34, p. 297.

¹⁰² Alababa Octavio a doña Inés las manos de una dama que las llevaba asidas a la cortina del coche, como vestido en tienda, que sólo le faltaba decir: ¿quién quiere manos?, Lope, *La Dorotea*, p. 285.

¹⁰³ BAE, 24, Lope, *La moza del cántaro*, pp. 557-558. El episodio se encuentra en otras obras:

Además de la mano, se podía mostrar la ropa, lo que desató las iras de los moralistas y escritores, que pusieron de protagonistas de estas acciones a mujeres de baja condición social, como cierta buscona que salía al Prado y a la calle Mayor en busca de víctima:

*industrioso cuidado había cubierto al clavo de un estribo del coche, para descubrir una pollera de tela, por quien se había justado. Miraba con la confianza y brío del que ha ganado mil escudos. Tenía las manos colgadas de si mismas, por que se baje la sangre y queden más blancas*¹⁰⁴.

También trae Zabaleta a una dama que va al Sotillo y sus industrias con el vestido:

*al estribo de un coche, sentada al sesgo, ni bien toda la cara a la calle, ni bien adentro toda. Si no tuviera movimiento, era un medio perfil; con él es veleta cabal, flechando a su parecer, con los ojos todos los vientos y los corazones. Llevaba fuera del estribo media vara de guardainfante cubierto con una basquiña de chamelote de aguas, que es muy dificultosa de recoger la vanidad*¹⁰⁵.

No era casualidad que entre las actividades de las mujeres en el galanteo en coche se censurara el recurso a mostrar la ropa, porque como es sabido, desde la Edad Media se había ido sexualizando y demonizando progresivamente la moda, de hecho, en los debates sobre la moda de los años 1630, todos los moralistas que

*el marfil de aquella mano;
el divino resplandor
de aquellos ojos, que juntos
despiden entre las puntas
flechas de muerte y amor.*

Tristán. *¿Dices aquella señora
que va en el coche?*

García. *Pues ¿Cuál
merece alabanza igual?*

Tristán. *Qué bien encajara agora
esto de coche del sol,
con todos sus adherentes
de rayos de fuego ardientes
y deslumbrante arrebol,*

Ruiz de Alarcón, *La verdad sospechosa*, *passim*.

¹⁰⁴ Remiro de Navarra, *Los peligros...*, pp. 61-63.

¹⁰⁵ Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana*, p. 410.

clamen por la reforma de los trajes clamarán también contra el coche¹⁰⁶. Justamente Patón subrayó lo indecente de los guardainfantes, que se veían fácilmente al subir a los coches:

*las que con tal habito y traje se cubren se puede decir, que mientras más se cubren, más se decubren, que al subir a los coches, o escaleras en cualquier parte... no descubren pies, piernas, porque van bien abrigados con gervillas, medias, y ligas, pero hasta las rodillas, cosa que debiera avergonzarlas*¹⁰⁷.

Con la mano, con la ropa, etc, el caso es que las formas de galanteo fueron muy numerosas en la realidad. Las mujeres de la corte pusieron en practica todos los medios posibles para galantear a su favor, como contaba en 1665 Brunel tratando de la fiesta del primero de mayo:

*La galantería de esa fiesta consiste principalmente en el atavío de las mujeres, que se las arreglan para presentarse allí con lujo; se ponen sus trajes mejores y no olvidan ni su rojo, ni su albayalde, a quienes piden prestados todo su atractivo. Se las ve de diversas maneras en las carrozas de sus amantes; las unas no se muestran más que a medias, y van allí o medio veladas, o con las cortinillas corridas, o mostrándose con las cortinillas corridas, ostentado sus trajes y sus bellezas; las que tienen galanes que no pueden o no quieren darles carrozas, se sitúan en las avenidas del paseo y bordean las calles o los caminos que allí conducen*¹⁰⁸.

Acerca del galanteo en carroza escribía Jean Herault:

a costumbre es que cuando uno se encuentra detenido frente a una carroza, en la que no hay más que mujeres, es preciso decirles algo, y ese lenguaje

¹⁰⁶ Entre los objetivos a reformar en los años 1630 destacaron las modas en el vestir. En la polémica participaron prestigiosos escritores y humanistas que saltaron a la palestra para promover las políticas reformistas, dando el espaldarazo definitivo a las disposiciones antisuntuarias. La cruzada contra el guardainfante, contra tufos y guedejas, alcanzó su máxima intensidad en los años que precedieron a las pragmáticas reformadoras de 1639. En el debate sobre la moda se tocó de forma muy lateral el uso de los coches de forma que casi todos los polemistas que tocaron el tema insertaron en sus obras algún comentario sobre el asunto, así Patón, Marqués de Careaga, Tomas Ramón y Alonso Carranza. Véase Rafael González Cañal, "El lujo y la ociosidad...", pp. 71, 74, 82, 85 y 88. También el más denso trabajo de M. Grazia Profeti, "Storia de O. Sistema della moda e scrittura sulla moda nella Spagna del Secolo d'Oro", G. Calabro (Coord.), *Identità e metamorfosi del barocco ispanico*, Napoli, 1987, pp. 113-148.

¹⁰⁷ B. Jiménez Patón, *Reforma de trajes*, 1638, BNM R 5785, f. 45r.

¹⁰⁸ Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 279.

*es corrientemente alegre y algo más que de doble sentido. Ellas responden con mucha vivacidad*¹⁰⁹.

A la luz de estos testimonios parece claro que la mujer tuvo una nueva parcela de poder particularmente en la corte¹¹⁰.

A la luz de estos testimonios, se podría decir que el papel de la mujer en el galanteo era fundamentalmente pasivo y en el coche aun más, dado que allí iba expuesta como en un trono en el que adorarla, pero al mismo tiempo limitando enormemente sus movimientos. En la mentalidad dominante en la época la postura subordinada de la mujer en coche era especialmente apreciada, porque además de someterla a la voluntad del varón, colocaba a la mujer en su espacio, fija, inmóvil accesible al hombre como nunca antes y sobre todo muy lejos del margen de libertad que el coche les brindaba en la realidad. En la recreación del galanteo en coche se pretenden reproducir las relaciones de dominio entre hombres y mujeres obviando cualquier otra perspectiva, que se percibe como un imposible.

Pero aunque el galanteo femenino en coche no pareciera excesivamente peligroso, sin embargo, ciertos detalles muestran que el poder de la mujer en el coche iba más lejos de lo que muestra la literatura. Bastaría con considerar la enorme abundancia e intensidad de los dicterios contra las mujeres que iban o que querían ir en coche para darse cuenta de que ello hacía tambalearse los cimientos del poder masculino. La razón por la que tanto iluminan y escrutan los escritores y moralistas, ministros y predicadores el interior del coche en el que va la mujer es justamente que la mujer en el vehículo tiene un poder muy superior al que se hacía aparentar. Dentro del habitáculo, la mujer engaña. Era ella la protagonista principal

¹⁰⁹ J.M. Díez Borque, *La sociedad española y los viajeros del siglo XVII*, Madrid, 1975, p. 126.

¹¹⁰ Fuera de la corte, las costumbres parecían ser mucho menos laxas. El relato del viaje de Cosme de Médicis apuntaba sobre las mujeres en Córdoba:

Infelícísima en esta ciudad es la condicion de las mujeres, las cuales no hablan mas que con sus hermanos y su marido y, por asi decirlo, no ven otros hombres en este mundo, siendo tan supersticioso el respeto que hacia ellos se les exige, que la mayor fineza que se pueda tener con una dama es, cuando se tiene tiempo, rehuir el encuentro con su carroza, y no pudiendo rehuirla volverse cuando pasa hacia el otro lado para no obligarla con el saludo a devolverlo.

Viaje de Cosme de Medicis..., edición de Sánchez Rivero, p. 192. En 1646 varias damas principales de Toledo pedían al marqués de Palacios merienda en un cigarral, pero como eran gente principal, el coche *había de ir todo el camino cerradas las cortinas sin que nadie pudiese notar quien iba dentro, porque seria si fuesen conocidas grande descredito de sus personas*, Jesuitas, *Cartas*, vol. VI, p. 268-269. Véase también P. Tenorio Gómez, *Las madrileñas del 1600...*,

del coche, teatro *donde se representan los enredos de la comedia del mundo*¹¹¹. En ese teatro engañaba sobre su condición social, engañaba sobre su apostura, sobre sus intenciones y además, fruto de ese engaño, disponía sobre el hombre más de lo que podía hacer frente a él. En el coche, más que fuera de él, aparece la mujer haciendo valer sus encantos que multiplica impunemente favorecida por las circunstancias del vehículo, engañando al galán. El coche es trampa que como los postizos, encubre aspectos y calidades y cambia las posibilidades de dominación, se convierte en un espacio femenino¹¹². Por ello era necesario cuidarse del galanteo de la mujer que iba en ellos,

donde todo es apariencia, engaño y peligro. Zabaleta contaba acerca del coche de una fea dama que, por haber anochecido *les servía la voz de cara*, entonces los galanes se engañaban fácilmente, y de una de ellas, *la que tenía más limpia y más delgada la voz se presumía ser bonita, la que hablaba con más donaire la juzgaban los que la oían como ellos quisieran que fuera*¹¹³. El protagonista de *La carroza con las damas*, ve un coche de lejos en el que descubre las galas, los moños, un abanico y una blanca mano y dirigiéndose al vehículo coge la cortina y ve *cuatro disfrazadas damas tapadas con los mantos las caras, no muy briosas, mas con las muchas galas pomposas, y gallardas a mil maravillas*¹¹⁴. Leonardo es llamado desde un coche ocupado por 4 o 5 tapadas, el galán inseguro, acepta el envite *por la publicidad presente*, pero les pedía que le advirtieran al menos de si le habían llamado como a conocido o a extraño¹¹⁵.

Así, pasiva y engañadoramente, enamoran las mujeres desde el coche. Parece que razones no faltaban para prevenir a los galanes acerca de las nuevas potencialidades de las mujeres a bordo de un coche, donde pueden, al menos momentáneamente, invertirse los roles de dominación. Eso nos parece poder leer

p. 20.

¹¹¹ Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, pp. 118-19.

¹¹² A. García Ballesteros, "¿Espacio masculino, espacio femenino? Notas para una aproximación geográfica al estudio del uso del espacio en la vida cotidiana", en AA.VV., *Actas de las IV Jornadas de investigación interdisciplinaria, El uso del espacio en la vida cotidiana*, Madrid, 1986, p. 21.

¹¹³ Zabaleta, *El día de fiesta por la mañana...*, p. 338.

¹¹⁴ Alonso de Alcalá y Herrera, *La carroza con las damas*, p. 28.

en algunos ejemplos en los que el caballero se enfrenta a la mujer en un espacio inédito. Obsérvese por ejemplo, el contundente rechazo de Leonor en la comedia *La más dichosa venganza*:

*Yo andaba aquesta noche por el prado,
solo en el aire puesto mi cuidado,
con mi prima Beatriz, y con mi tía,
Violante que guardando nos venía
tanto, que aun nos guardaba
del aire puro que en el coche entraba,
cuando al estribo de repente un hombre,
de quien ignoro el nombre,
llegó tan importuno, tan molesto,
que apenas al estribo se hubo puesto,
cuando ya me pedía,
que le oyese su amor en cortesía,
díjele que se fuese*¹¹⁶.

Se encuentran algunos testimonios de que la mujer tomó parte activa del galanteo en el coche y de que se sirvió de él para sus fines, dando la vuelta a su inferioridad. Así, la dama podía invitar al galán a su vehículo, como hacía Isabel con don Gaspar,

*Hame obligado de fuerte
veros tan cortés, y atento,
que os permito que conmigo
vengáis hasta el coche*¹¹⁷.

Pero también actitudes mucho menos convencionales, poco habituales en la comedia pero que sin duda reflejaban una situación no tan infrecuente. Es el caso de la dama que socorría a don Juan tras haber sufrido un accidente violento y que después le envía su coche:

*Al mandato de una dama
que a un tiempo me obliga y llama*

¹¹⁵ Miguel Moreno, *El cuerdo amante*, 1628, en E. Cotarelo y Mori, *Colección selecta de antiguas novelas españolas*, t. IV, Madrid, 1906, p. 34.

¹¹⁶ Solís, *La más dichosa venganza*, *Comedias*, vol. II, pp. 843-44.

¹¹⁷ Solís, *El amor al uso*, *Comedias*, vol. I, p. 238.

*¿quién será desconocido?
sin conocerme me envía
su coche, y sin conocerla
será justo obedecerla
y lo demás grosería¹¹⁸.*

Veamos a una dama que se deja hablar en el coche envuelta en una pesada retórica, en *La más dichosa venganza* de Antonio de Solís:

*A todas las invenciones
estuvo desvaneciendo
las más sudadas industrias,
los más prevenidos medios,
hasta que anoche en el prado,
la dama de tanto encierro,
de tan severo capricho
de tan uranos misterios,
hablando anduvo en un coche
con otro de los guerreros,
que están en el desafío
buscando la cara al riesgo¹¹⁹.*

Perdido en el anonimato de la corte y bajo los influjos femeninos que ahora van en coche, el caballero, el cortesano, teme a la mujer y sus nuevas posibilidades. La literatura se empeña en taxonomizar las actividades de la mujer en el coche brindando una colección de tópicos que repiten las denuncias seculares sobre los anhelos de ascensión social, la ligereza y las malas artes, el egoísmo y la lubricidad de la mujer. Pero no sabemos que hacía la mujer contado por ella misma. Algún caso excepcional parece ser la excepción que confirma la regla. Se trata del caso de Belisa en *Las bizarrías de Belisa* de Lope, donde esta galantea muy decididamente con su coche y un caballero. Aquí el coche aparece como lugar específicamente femenino del flirteo. En la comedia se relata el caso de una dama que ve a un caballero en el Prado del que se enamora. Al ser atacado el caballero repentinamente por varios personajes, salta la dama de su vehículo quitando la espada al cochero y libera al galán, al que acoge en su coche

¹¹⁸ Gaspar de Ávila, *El familiar sin demonio*, p. 262.

¹¹⁹ Solís, *La más dichosa venganza*, *Comedias*, vol. II, p. 875. Guerreros eran los participantes en un duelo.

salvándole. La heroína deja que el coche siga adelante y se pare en la Fuente castellana, donde espera que el galán cumpla con su también tópico papel, pero éste se sincera con la dama y le confiesa estar enamorado de otra. La salvadora se enfada y, como cuenta ella misma, esta a punto de echarle del coche¹²⁰. En el espacio privado del coche queda relegado a un plano secundario lo doméstico y el vehículo se erige en el nuevo lugar de seducción donde la dama es dueña y señora¹²¹.

Pero es en *El cochera honroso*, donde obedeciendo a las convenciones del género, hallamos el hecho más detallado. El noble Rodrigo, que por azares de la fortuna se ha convertido en el cochera Bernabé facilita, como era su condición natural según el tópico, el encuentro sexual en el coche. Este tendrá lugar cuando Matilde enamorada de nuevo de su antiguo pretendiente Enrique, ha de poner de su parte la voluntad de Bernabé, su cochera a fin de poder encontrarse ambos. Una tarde, decidida Matilde a *cumplir su apetito*, sale con el coche conducido por Bernabé y llegan al Prado, donde un caballero con el rostro cubierto, Enrique, entra en el coche. La señora manda a Bernabé *parar y aguardar desviado*, dando lugar al clímax de la obra, que con pocas palabras ha montado toda una escena de fuerte carga erótica, que se multiplica además cuando en ese instante aparece el marido de Matilde, Alejandro, que también en coche pasea por allí. Bernabé decidido, como buen caballero, a favorecer a su ama en el difícil trance explica que ha dejado a su señora en una visita e impide que Alejandro compruebe quien se halla en el interior del carruaje de su esposa, no quedándole más remedio que creer que se trata de dos individuos que están discutiendo negocios de importancia -lo que le dice Bernabé- ante la valentía y la decisión que muestra el cochera. En una situación como esa, Alejandro, en el colmo del engañado, es indiano, no lo olvidemos, se alegra de tener a su servicio, *quien sepa cumplir también con sus obligaciones*, y manda a Bernabé *no haga falta* a su ama. *Apretado lance*, como dice de Prado, pero poco es lo que se relata y mucho más lo que de

¹²⁰ Lope, *Las bizarrías de Belisa*, BAE, 34, pp. 557-558.

¹²¹ García Santo-Tomás, "Tráfico barroco: urbanidad y urbanismo...", pp. 41-42. Para López de José la aventura de Belisa se trata más licencia literaria que otra cosa y no ve en ello verdad histórica, aunque subraya que la intención de la mujer en la intimidad del coche de galantear, cfr. López de José, "Sobre el modo...", pp. 219 y 221.

esta forma, no poco escabrosa y falta de sutilidad se deja pensar al lector, en ese logro desordenado de su apetito. Así se relataba el encuentro:

... a tiempo de llegar al Prado, vió que se levantaba un Caballero, que cubriendo el rostro con el ala de la capa, alzando el estribo apresuradamente, se puso dentro, y cerrando las cortinas, no oyó que su Ama hiciese novedad del huesped: mas queriendo llegar al referido convento, advirtió que le dijo Matilde que no lo hiciera, sino que se apeara y aguardara desviado, obedeciéndola Bernabé... admirado de ver esta desenvoltura en su señora, y determinado a favorecer (a todo trance) a su Ama, por haberse fiado de su persona, si bien no dejaba de culpar su arrojo¹²².

3. COCHE Y MATRIMONIO

A medias entre el deseo de resituarse socialmente y el intento de liberarse del dominio masculino, el supuesto deseo femenino de casarse con un marido que tuviera coche alcanzó gran predicamento en esta época. El hecho de que la mujer no accediera al matrimonio sin coche, era un problema que acababa conduciendo a importantes gastos, negativos para las haciendas particulares y para la del reino. Por otro lado, la mujer estaba cuestionando de alguna forma el cierre en torno al matrimonio propuesto por la Contrarreforma y simultáneamente pugnaba por salir del marco que se le había impuesto tradicionalmente.

3. 1. LA REVALORIZACIÓN DEL MATRIMONIO

El motivo del coche y el matrimonio evidenciaba que al extraordinario resorte social del vehículo sólo se podía tener acceso bajo cierta premisa, la aceptación del dominio masculino y la subordinación al hombre. La legislación castellana había incorporado tempranamente del derecho romano dos principios fundamentales: la autoridad marital y la patria potestad y del derecho canónico, la conversión del matrimonio de institución natural en contrato y sacramento. Pero la importancia tradicional del matrimonio fue potenciada fuertemente en la época Moderna, cuando siguiendo la directrices contrarreformistas se hizo del matrimonio el centro productivo y el núcleo social por excelencia, considerándolo en función exclusiva de

la conservación de la especie y reglamentando minuciosamente la vida conyugal, lo que condujo a una gran campaña ideológica en la que la literatura jugó un importante papel¹²³.

El matrimonio era la meta de la mujer que pretendía ser honesta, como se publicita incansablemente, pero en su realización la mujer se encontraba con ciertas limitaciones. Una de ellas afectaba a la negociación matrimonial por su mismo carácter de acuerdo y por la exigencia de consentimiento paterno. Las mujeres que se casaran sin permiso paterno podían ser desheredadas, pero los varones no¹²⁴. Desde el último tercio del siglo XVI hombres y mujeres estaban sujetos a las mismas reglas en lo que al consentimiento paterno del matrimonio se refería, pero ello no implicó igualdad de la mujer, sino creciente autoridad paterna sobre los hijos de ambos sexos. Una vez casada, la mujer permanecía a la sombra de su marido, que controlaba la hacienda. Sobre todo entre las mujeres de la nobleza, la capacidad de tratar y comerciar de las mujeres, era bastante limitada. Se considera a la mujer incapaz de gestionar asuntos de negocios o de finanzas, cuestiones para las que los maridos asumían total responsabilidad. Aunque la propiedad de la mujer estaba legalmente protegida, la casada no tenía derecho a disponer libremente de ella, por ejemplo, no se le permitía firmar un contrato sin aprobación del marido¹²⁵. En cuanto a los derechos de la soltera, parece que era considerada menor de edad hasta los 40 años¹²⁶.

3. 2. CUESTIONAMIENTO, ASCENSO SOCIAL Y GASTOS

¹²² Andrés de Prado, *El cochero honroso*, pp. 31-32.

¹²³ V. Fernández Vargas, "Mujer y régimen jurídico en el Antiguo Régimen: una realidad disociada", en AA. VV., *Actas de las IV Jornadas de investigación interdisciplinaria, Ordenamiento jurídico y realidad social de las mujeres. Siglos XVI a XX*, Madrid, 1986, pp. 13 y 27. Sarah F. Matthews Grieco, "El cuerpo, apariencia y sexualidad", p. 67.

¹²⁴ E. Villalba Pérez, "Posibilidades femeninas...", p. 111 y E.G. Friedman, "El status jurídico de la mujer castellana durante el Antiguo Régimen", en *Actas de las IV Jornadas...*, p. 43..

¹²⁵ Fernández Vargas, "Mujer y régimen jurídico...", pp. 38-39, Friedman, "El status...", p. 45 y 48 y P. Cepeda Gómez, "La situación jurídica de la mujer en España durante el Antiguo Régimen y Régimen Liberal", en *Actas de las IV Jornadas...*, p. 18 y Villalba Pérez, "Posibilidades femeninas...", p. 112.

¹²⁶ En relación al disfrute de oficios, la mujer soltera necesitaba de un tutor y según una ley de 1622 no podría administrar ni ejercer ese oficio hasta que fuera mayor de edad o se casara, G. Menéndez Muñoz, *Estudio histórico de la situación de la mujer en Madrid en el siglo XVII (1600-*

Según esto, la mujer que se quería casar por tener coche cuestionaba el orden patriarcal, porque decidía por ella misma con quien se casaba y porque ponía condiciones al marido en el uso de la hacienda. Aunque el lugar común era que los coches estaban abrumadoramente en manos de los hombres¹²⁷, esto solo era realidad en parte. Además, muchos de ellos recibían licencias para poder ir en el coche de sus mujeres. Pero además, el deseo de coche ocultaba el deseo de la mujer de subir de status social o de resituarse socialmente. Debido a este cuestionamiento del orden natural, coche y matrimonio se convirtieron en una combinación muy peligrosa. La madre deseosa de casar a su hija pobre, observaba si sus pretendientes tenían coche, uno de los artefactos en que cifraba la felicidad de la esposa, como decía a su hija:

*.. no hay , Lucrecia, mujer,
que en faltándole el comer,
no llame el gusto desdicha.
Un coche, cuatro doncellas,
dos dueñas, tres escuderos,
galas, joyas y dineros
hacen las mujeres bellas*¹²⁸.

Junto a esta practica de poner condiciones al matrimonio quien no estaba capacitado para hacerlo, abundó aun más el tópico de la dama que deshacía en el último momento su matrimonio por causa del coche, dándose la mano el ansia de ascenso social y el deseo de salir de los límites de la sociedad patriarcal. De acuerdo con el tópico de la inconstancia y el interés de la mujer en sus actos¹²⁹ y dada la fuerza del vehículo tan irresistible, la mujer dejaba a su pretendiente sin más en casos semejantes. El deseo de ascenso social se había convertido en

1650), Tesis Doctoral, UCM, 1989, pp. 3-17.

¹²⁷ Don Félix recriminaba a su hermana a propósito del día del Ángel: ... *que en casa/ donde hay damas, es notorio/ que a los hombres, tales días,/ aun son prestados los propios*, Calderón, *Cuál es mayor perfección*, I, p. 1622.

¹²⁸ Lope, *La mal casada*, 1610-1615, BAE, 34, pp. 203- 205. La criada encarecía a su joven dama un galán con coche y silla y le aconsejaba desear a Bruno, el futuro santo, por pobre: *Agarra una señoría,/ visita esposas de grandes,/ llevante en silla a la iglesia/ y en carroza por las calles*, Tirso, *El mayor desengaño*, 1621, II, p. 1197.

¹²⁹ Lia Schwartz Lerner, "Mulier... *milvinum genus*: la construcción de personajes femeninos en la sátira y la ficción áureas", en AA.VV., *Homenaje al profesor Antonio Vilanova*, Barcelona, 1989, vol.I, pp. 629-647.

motor principal. Quiñones de Benavente trató el tema en un entremés en el que Susana dejaba de lado su libertad por un hombre encochado:

Gaiferos. *Calla, que te despeñas, que el marido
que te traigo es galán, rico y alegre,
y tiene coche.*
Susana. *Tenga co..., ¿qué tiene?*
Gaiferos. *Coche.*
Susana. *¡Brava palabra!*
Gaiferos. *Que le ha echado
después que está a marido sentenciado.*
Susana. *¡Oh, lo que puede un coche!*
Gaiferos. *Ya te ablandas.*
Susana. *Perdonad libertad, si os hago ofensa,
que obliga un coche a lo que nadie piensa.
Venga aqueese marido*¹³⁰.

En otra pieza competían por el amor de la joven varios personajes; el que tiene coche, el Doctor, no tiene rival, a pesar de no ser ningún dechado, como reconoce:

Doctor. *Yo no tengo ninguna de esas gracias;
mas he de hablarla y verla esta noche*
Sacristán. *¿Por qué?*
Doctor. *Porque soy rico y tengo coche.*
Sacristán. *Concluyóme*
Barbero. *Y a mí.... ¿Dinero y coche? ¡Poderosas piezas!*¹³¹.

¹³⁰ Benavente, *Don Satisfecho, el Moño y la Cabellera*, 1625-1635, en Madroñal Durán, *Nuevos entremeses...*, pp. 276-277, para la fecha p. 261.

¹³¹ Benavente, *Las burlas de Isabel*, en Ch. Andrès, *Quiñones de Benavente. Entremeses*, pp. 205-206. Este entremés fue publicado en 1664, cfr. Cotalero, *Colección de entremeses...*, p. 621. En otro entremés la dama elegía a uno de su dos pretendientes, pero el desairado pedía decirle una palabra al oído. La palabra era coche y al oírla Micaela cambiaba de opinión y le aceptaba por esposo:

Micaela. *Derrengóse el casamiento,
que Tarima le ha puesto impedimento;
perdone el sacristán aquesta ofensa,
que obliga un coche a lo que nadie piensa.
¡Cuál iré yo en coche entonadísima!
Una lima en la mano, aire en las sienes,
con golpecitos, saltos y vaivenes.
"Usía" al un estribo, "usía" al otro,
gorrada, sombrerada y desenvuelta,
diciendo: "Para, vía, da la vuelta";
y si topa a una amiga, decir luego:
"¿Dónde va a pie, señora, y tan de noche?
Entre en el coche, ¿para qué es el coche?"*

Pero el problema no era solo que la mujer ponía en cuestión el orden social y la posición dominante del marido, tampoco era sólo que pretendía ascender socialmente, además esta manía estaba provocando problemas económicos a gran escala por los enormes gastos que implicaba el coche.

Esta denuncia fue realizada tanto por los arbitristas más significados en el análisis del coche como por la literatura popular. Así surgieron sentencias que anudaban mujer y coche para producir destrucción y desorden, como aquellos refranes que circulaban en las primeras décadas del Seiscientos: *Mujer, moza y coche, la hacienda hacen noche* y aquel otro casi idéntico, *mujer, moza y carroza, la hacienda destrozan*¹³². La mujer que pedía coche para casarse ponía en riesgo la estabilidad económica de la familia, como se temía aquel cortesano avaro que se mostraba orgulloso *por tener oculta mi hacienda*, de que ninguna mujer le deseaba para marido, aunque le quisieran para galán, *pensando que no tengo para ponerla coche*¹³³. Por el contrario, aquel otro acosado por la dama que quiere coche pone en peligro sus medios, como don Félix, que presionado por Prudencia, quería hacerse con uno a toda costa y llegaba a decir *aunque venda cuanto tengo,/ no he de estar sin él el martes*¹³⁴. Reformistas de la época anatemizaron como vimos el coche como impedimento para las bodas en un momento en el que proliferó la creencia de que los gastos suntuarios impedían los matrimonios¹³⁵. Para Cascales los coches

*Tarima, ésta es mi mano, seas viejo,
enfermizo y de duelo un retablo,
que coche quiero, aunque me lleve el diablo....*

Tarima. (Ap.) ¡Vitor, digo!
Micaela. Con el coche me caso, no contigo.

V. de Guevara, *Los atarantados*, pp. 142-144.

¹³² Gonzalo Correas, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*. Véanse también estas seguidillas: - *¿Quién es más poderoso/ con las mujeres?/ - El dinero a días,/ y el coche a meses*, seguidillas recogidas por Gabino Branca y publicadas en 1635, en K. Brown, "Doscientas cuarenta seguidillas antiguas", en *Críticon*, 63, 1995, p. 11. Si al coche se añadían los gastos en moda, aún peor. Véase un entremés en el que decía el gracioso: *Quien a mi me echa a perder/ son los coches y las hembras/ pues traen para destruirme/ unas ruedas y otros ruedas*, Benavente, *La paga del mundo*, 1634-1639, en Arellano, Escudero y Madroñal, *Luis Quiñones de Benavente, entremeses completos...*, p. 139. Las ruedas eran los aros de los guardainfantes.

¹³³ Salas Barbadillo, *El necio bien afortunado*, p. 290.

¹³⁴ Lope, *Sembrar en buena tierra*, NRAE, vol. IX, p. 402.

¹³⁵ Los decretos de 1623 ordenando un brusco descenso en las dotes, joyas y ropas para la novia, trataron de promocionar la toma de estado, problema de índole nacional, como asegura González

eran la ruina de la nación y la mujer protagonista principal de ésta, por los gastos a que obligaban¹³⁶. Navarrete también los culpaba, vía femenina, de la despoblación del país por los gastos que conllevaban¹³⁷. Brochero mantenía que aunque el casarse es el desseo mas ansioso de una muger estimaban más a los coches que a todo su remedio, pues suele ser la condicion mas necessaria, y el requisito mas essencial de un casamiento¹³⁸. Toda esta problemática se resumía en el entremés *El marido fantasma*, de Quevedo, en el que un personaje quería casarse con mujer que no tuviera parientes para que no le pidieran,

quiero mujer sin madre y sin tías,
sin amigas ni espías,
sin viejas, sin vecinas,
sin visitas, sin coches y sin Prado¹³⁹.

Pero el tema del coche y el matrimonio alcanzó su plenitud en dos entremeses en los que se propusieron con todo detalle las alternativas a la dama que pedía coche para casarse.

3. 2. 1. *El triunfo de los coches, el coche permitido.*

En el entremés *El triunfo de los coches* de Gaspar de Barrionuevo¹⁴⁰, se llevaba al extremo la sed femenina de coche a través del personaje de doña

Palencia, *La Junta de Reformación...*, pp. 440-444.

¹³⁶ Cascales, *Cartas filológicas*, p. 165.

¹³⁷ P. Fernández Navarrete, *Discursos políticos*, fs. 41r-41v y *Conservación*, p. 307.

¹³⁸ Brochero, *Discurso*, f. 37v. El problema continuó hasta mucho más tarde; algún tratadista dieciochesco insiste en que los hombres tienen miedo al matrimonio por temor a no poder costear los excesos de la esposa, en vestidos, diversiones y carruajes, cfr. Josefina Méndez Vázquez, "La educación de la mujer para el matrimonio según los tratadistas del siglo XVIII", en AA.VV., *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, p. 222.

¹³⁹ En sus sueños se le aparecía un amigo, Lobón, y junto a él su suegro, su suegra, un casamentero y una dueña. Lobón relataba al protagonista, Muñoz, sus penas con estos parientes que le amargaban la vida: *de día y de noche/oye como me están pidiendo coche*. Dentro se oía la petición repetidamente y la fórmula para ahorrar y mantener vehículo: *A coche y agua ayunaremos todas*. Lobón recordaba además los problemas derivados de una mujer de esta índole, pues *en los maridos de este talle, / el gasto principal es coche y calle*, Quevedo, *El marido fantasma*, 1643, en F. Buendía, *Quevedo. Obras completas*, Madrid, 1978, T. II, pp. 573 y ss.

¹⁴⁰ Publicado en la *Octava parte de comedias* de Lope en 1617, debió escribirse algo antes, quizás en torno a 1611 como señaló Cotarelo, cuya edición seguimos, *Colección de entremeses, loas*,

Hipólita, rica dama huérfana y soltera deseosa de casarse por gozar de coche. Hipólita quería casarse para salir del control de sus familiares que *descuíanse en casarme, quizá por heredarme* y pedía ayuda a Montanches, casamentero de profesión, para cumplir sus deseos. Para evitarlo, pedía al casamentero que le buscara *un marido que sea honrado y de buenas partes que tenga coche* aunque no tuviera hacienda. Montanches le ofrecía un joven con oficio en palacio pero sin coche, mas Hipólita se burlaba de un *majadero* tal. Montanches le replicaba que *para las pocas visitas que su mujer ha de hacer, le comprará una silla*. Hipólita se exasperaba, pues no era de su status ir en silla *habiendo dejado un coche de cuatro caballos*. Montanches intentaba disuadirla de sus deseo de casar con dueño de coche, pero Hipólita le replicaba que del mismo modo que los hombres se casaban *con las haciendas*, las mujeres, *nos casamos con los coches*, aunque *unas disimulan más que otras*. Aparecía entonces don Beltrán, al que Montanches esperaba poder convencer para que se hiciera con coche. Pero este no se avenía, antes bien, era de opinión que el coche sólo habían de usarlo quienes tenían una alta posición social:

el coche es una necesidad fundada en honra, y un símbolo de ingratitud, y al cabo de poco tiempo que uno le tiene, cuanto más descuidado está se trastorna y mata al dueño. Mas que los coches no se hicieron sino para las personas reales y caballeros grandiosos y de la Cámara, que tienen con qué sustentarlos, y no para personas que dejan de comer ellos y sus familias, y venden sus haciendas para tenerlos, y no sirve de otra cosa sino de infernar las almas, y son polilla de la hacienda y una segunda cruz del matrimonio.

Don Beltrán se iba apostillando que el se comía *el coche de gallinas y los caballos de perdices* y que se bebía el *cochero*. Aparecía luego don Plácido, personaje que trataba de casarse y tenía coche, pero adornado con diversos defectos físicos: vejez, corcova, hijada y gota, todos subsanables en opinión de Hipólita, que respondía decidida que nada le importaba, pues aunque *tenga gota y gotera... no se me da nada*. De paso, desplegaba su programa matrimonial y sus confusos cálculos temporales, (contabiliza a bordo del vehículo casi el doble de horas de las reales), producto de la idea de tener coche:

bailes, jácaras y mojigangas, Madrid, 1911, vol. I, pp. 208-216, para la fecha, véase la *Introducción*. Edición moderna en A. Berenguer, *Madrid en el teatro*, Madrid, 1994, vol. I, pp. 47-68. Para su autoría, A. Madroñal Durán, "El contador Gaspar de Barrionuevo (1562-c. 1624?), poeta y dramaturgo toledano amigo de Lope de Vega", *Voz y letra. Revista de filología*, IV, 2; 1993, pp. 105-127 en concreto, pp. 108 y ss.

Señor, no me escandalizaré, porque me hago una cuenta: que tañéndole gaitas apriesa no dejara de bailar a este son; que con coche bueno no hay marido malo; y pues el tiene coche, no quiero yo mirar en sus faltas, pues muchas más encubre un coche; y si lo que se trata más se quiere más, más quiero el coche que a mi marido, porque la mayor parte del día la gasto en el coche, claro está que le tendré más afición; y si no haga la cuenta vuesa merced que de veinticuatro horas que tiene un día natural, ando la mayor parte dél en el coche.... Yo salgo de casa por la mañana a las ocho y vuelvo a las doce a comer, estoy en casa hasta las dos, que son dos horas, y luego vuelvo a salir en él y vengo a las ocho o más tarde; y en cenar y acostar quiero que se pasen dos horas, y una en conversación en la cama antes que nos durmamos, que vienen a ser siete horas que estoy en la cama y diez y siete que ando en el coche, que vienen a ser las veinticuatro horas cabales.

Ambos decidían casarse, pero llegaba entonces un paje que venía a pagar 500 escudos por el coche. Don Plácido explicaba que había mantenido coche *hasta ahora que estaba por casar; mas ya que estoy casado no le he menester*. Hipólita explotaba, aseguraba que sin coche no hubiera decidido casarse y amenazaba con divorciarse si no lo traían inmediatamente. Don Plácido se desinflaba. Muy inoportunamente, otros criados delataban que el caballero era quebrado, llevaba parches y tenía almorranas. Hipólita entraba en crisis:

Ahora se ha descubierto otra enfermedad nueva de almorranas. ¿Ay Jesús, qué mala figura es! Y con todo eso se lo perdonaría como tuviera coche. ¿Ay coche mío de mi ánima!; ¿ay coche de mi vida y de mis entrañas! ¿Y qué tengo de hacer sin vos? ¿muerte, ven y llévame! ¿Ay triste; yo me muero! ¿Jesús vaya conmigo!

Se desmayaba. Don Plácido intentaba recuperarla, pero creía que había de ser más fácil que despertara *al ruido de un coche que a los acentos de mis palabras*. Los músicos previstos para la boda aconsejaban a don Plácido que prometiera a Hipólita que le había de comprar coche, lo que hacía el caballero. Hipólita volvía en sí y lograba que don Plácido se lo jurara. Este final era celebrado por todos bailando y cantando: *No hay regalo como un coche para de día y de noche*, mientras Hipólita dirigiéndose al público, apostillaba,

*casarme quiero y decir
que a todas estas señoras
que son unas pecadoras*

si se casan sin un coche.

3. 2. 2. El entremés *Los coches*, el coche ilegítimo

En el entremés *Los coches* de Quiñones de Benavente¹⁴¹, era la buscona la deseosa de echar coche, es decir, un tipo social que no lo podía poseer sino era de forma ilegítima. Cuatro busconas, Quiteria, Aldonza, Juana y Antonia se disputaban un galán con coche, Vinoso, con la intención de casarse con él. Este se daba ínfulas:

*¿Piensan que hablo a troche y moche?
Pues con caballo y medio tengo un coche.*

Ante la noticia las cuatro soltaban una retahíla de comentarios sorprendidos: *Sonóme, ¡gran vocablo!, ¡sabroso embuste!, ¡Dulce hechizo!*. Vinoso aseguraba que *ardiendo esta el primero que los hizo*, pero las féminas replicaban con otra ristra de comentarios, subrayando que el coche era *socorrido, grave y poderoso*. Vinoso remachaba aludiendo al poder del coche que hacía peligrar la honra femenina,

*Tan poderoso, que lo que en seis años
no pudieron hacer los diablos todos,
él lo viene a alcanzar un día de lodos.
Mas ¡ay Dios! para aqueste par de mozas
el sol ha de prestarme sus carrozas...*

Quiteria reafirmaba el efecto del coche en las cuatro:

*Ahora bien, en oyendo lo del coche,
nos pusimos más blandas que manteca:
que en tentación cochil toda hembra peca.*

¹⁴¹ Este entremés fue publicado en 1635 atribuido a Tirso. G. Torres Nebrera dudó de esta autoría y propuso las fechas de 1615-1621, "Sobre los entremeses contenidos en la "segunda parte de comedias" de Tirso de Molina", *Anuario de Estudios Filológicos*, II, 1979, pp. 316-317. También A. de la Granja, "Calderón de la Barca y el entremés de *La melancólica*", en AA.VV., Ascuá de veras. *Estudios sobre la obra de Calderón*, Granada, 1981, pp. 60-63. Según Ch. Andrés, *Luis Quiñones de Benavente, Entremeses*, Madrid, 1991, cuya edición seguimos, se escribió antes de 1625, pp. 40 y 68-78.

Vinoso decidía que la que más gracias tuviera *será mi esposa esta misma noche/ y hágale buen provecho al señor coche*. Doña Aldonza era la elegida, *tuyo es el coche, tuyo es el marido*, por tener la excepcional gracia de no pedir. Se enfadaban las otras, pero Aldonza les consolaba:

*Ahora bien, nadie quede disgustada,
que pues con don Vinoso estoy casada,
yo les prestaré el coche, donde puedan
valerse de su talle y de su pico.*

Ambos entremeses planteaban muy interesantemente los límites de la libertad femenina. Hipólita clamaba por un lujo ordenado, legítimo, pues no era plebeya, pobre, ni dama dudosa, sino *doncella recogida, rica y de buenas partes, y hija de buenos padres*, con hacienda, lo que en parte, justificaba su desmedido afán de coche. Sin embargo, la riqueza no era suficiente para adquirir coche, era necesario el sometimiento al yugo matrimonial para poder gozarlo, para contrapesar la libertad que había de alcanzar con el vehículo¹⁴², de hecho se subrayaba entre bromas que las actividades de Hipólita en el coche, aun más con un marido de este tipo, no habían de ser precisamente ejemplares¹⁴³.

El coche ocultaba en el fondo una legítima y necesaria aspiración de las mujeres protagonistas: tomar estado, entrar en la vida matrimonial en un caso, y salir de la vida depravada y pecaminosa de la buscona, en otro. Se aceptaba la pasión del coche, pero en el marco del matrimonio legalmente constituido, más aun, en pena por sus pecados cocheriles, la mujer se sometía al hombre y lo aceptaba imperfecto, es decir, viejo, enfermo, con tachas, tarado o tonto. En estos

¹⁴² Hipólita estimaba el coche porque tenía todas las condiciones *que ha de tener un amante para ser galán, que es ser solícito, secreto y solo*, pues no se sabía de ningún coche *que haya dicho lo que dentro dél se ha hecho*. La movilidad iba acompañada de otras posibilidades liberadoras, ya que el coche recrea a los cinco sentidos:

El da que vean los ojos, que huelan las narices, que guste la boca y toquen las manos; y finalmente, él nos lleva por la ciudad en andas; y si vamos al Prado nos sirve de balcón, y si por camino de galera despalmada, sin velas ni remos, sino con proa y popa, cómitre y forzados.

Barrionuevo, *El triunfo, passim*.

¹⁴³ En otros casos, la dama que pedía coche para casarse aparecía como especialmente ridícula y criticable, como Octavia, dama ambiciosa, *loca y desvanecida/ por coches, dueñas, criados*, que no quería a Juan por pobre a pesar de su nobleza, Lope, *Quien todo lo quiere*, 1620, NRAE, t. IX, pp. 160, 163, 164, 167 y 172.

matrimonios producidos por el interés de la mujer en el coche la escalada social casi nunca fue segura ni estable. Incluso Hipólita, con sangre suficiente, estuvo cerca de perder el coche y de hecho no sabemos si su esposo se lo compraba de veras. Quevedo traía a la que se casaba por tener coche, pero perdía éste y se quedaba con un marido viejo que no quería¹⁴⁴. Lucrecia, joven pobre, alcanzaba coche como quería su madre, aunque al precio de casarse con un milanés viejo y luego con su sobrino impotente¹⁴⁵. Como recordaremos, el marido con el que se casaba Cristina tenía coche en préstamo, prueba de la inestabilidad de su ascenso social. En *Los atarantados* el marido era un viejo *retablo* y en *Los coches*, era *Vinoso*. En el *Don Satisfecho* y en *Las burlas de Isabel*, los maridos eran ricos, pero en el primer caso, Susana había de sacrificar su libertad por tener coche y en el segundo, Isabel dejaba a un barbero para ascender socialmente con un médico, *rucio rodado de pellejo,/ dos veces muerte por doctor y viejo*. En fin, entre otros malcasados de este tipo hallamos una dama con marido viejo y remendado, pero con coche¹⁴⁶.

El deseo de casarse con coche mostraba que la posibilidad de ejercer cierta libertad solo podía alcanzarse a través del contrato marital y que tener coche implicaba para la mujer obediencia, sometimiento y riesgos importantes. Para la consecución de sus deseos, la dama tenía que integrarse en el marco social¹⁴⁷. Coche y matrimonio tuvieron casi siempre en la escena aurisecular un tono moralizante que fue en la misma dirección que otros motivos, frenar el ansia de coche, cortocircuitar su deseo en capas sociales que no lo merecían, pero aunque la teoría predicaba estas duras penas, la realidad debió ser algo distinta, pues la vida matrimonial presentaba ciertos resquicios por los que la mujer podía ejercer su poder y saltarse las prescripciones, pero eso es cuestión que nosotros no podemos, a la luz de las fuentes literarias, más que apuntar¹⁴⁸.

¹⁴⁴ *Tras éstos se quejó un coche/ de que había persuadido/ a una doncella a casarse/ con un viejo della indigno./Era niña y era hermosa/ y agora pierde el juicio,/viendo que el coche le falta/ y que le sobra el marido*, Quevedo, *Sátira a los coches*, *passim*.

¹⁴⁵ Lope, *La mal casada*, 1610-1615, BAE, 34, pp. 203-205.

¹⁴⁶ Quevedo, *El hospital de los malcasados*, cfr. Eugenio Asensio, *Itinerario del entremés. Desde Lope de Rueda a Quiñones de Benavente*, Madrid, 1978, p. 228.

¹⁴⁷ El discurso moral, aunque accesorio e implícito, también se encontraba en los entremeses E. Asensio, *Itinerario del entremés...*, p. 39.

¹⁴⁸ M^a Victoria López-Cordón, "Familia, sexo y género en la España Moderna", *Studia historica. Historia Moderna*, 18, 1997, pp. 105-133, especialmente, pp. 131-132.

CAPITULO 10

COCHE, MUJER Y ASCENSO SOCIAL. EL COCHE DESHONESTO Y DEMONIACO

Las mujeres plebeyas que querían ir en coche fueron tachadas de seres infames y deshonestos a través de numerosas obras literarias. Prostitutas, pidonas, viejas, viudas, feas y dueñas entre otras, fueron denunciadas con profusión, poniendo de manifiesto que la sociedad cortesana trataba de excluirles de ese uso. Otras usurpadoras fueron avisadas de los riesgos que corrían yendo en coche, fundamentalmente, la deshonestidad, la locura y la caída en el infierno. En la base de estas diatribas estaba tanto la naturaleza de la mujer como el origen diabólico del coche.

1. EL PODER DEL COCHE SOBRE LA MUJER

La mujer era el camino que alejaba al hombre del paraíso y lo llevaba al pecado y con él a la muerte eterna. Este camino pasaba necesariamente por la sexualidad y la carne –fundamento último de todo mal- con las que inevitablemente quedaba identificada la mujer. La visión dualista del cristianismo afirmaba que el ser humano se componía de dos principios radicalmente distintos: el alma y el cuerpo, el espíritu y la carne. La mujer quedaba asociada con el principio inferior, el que había que combatir, el cuerpo y la carne. Conforme aumentó el miedo al demonio, también se propagó la visión de la mujer como aliada del maligno en su

enfrentamiento con el hombre. Quien más podía ayudar al demonio eran las brujas. Estas disponían debido a sus pactos con el demonio de medio muy poderoso, la hechicería, que pasó de ser considerada una forma de servirse del diablo para sus propios fines a ser percibida como un instrumento mismo del demonio¹.

1. 1. EL COCHE Y EL DEMONIO

Para entender la amplia diatriba contra el coche y algunos de sus usuarios, hay que recordar que su origen se situaba en el infierno. Aunque Apolo podía pasar por ser el primer cochero, otros cocheros afamados, como Faetón y sobre todo Erichtonio, facilitaron la asimilación con las fuerzas oscuras y malignas. De Erichtonio escribía nada menos que San Isidoro tratando de la guerra y los juegos que *fue el primero que unió cuatro caballos juntos*, como afirmaba Virgilio. Fue hijo de Minerva y de Vulcano; producto según narraban las fábulas *del placer de un dios derramado por tierra* y deducía:

Portento demoníaco, o más todavía, demonio auténtico, fue el primero que consagró el carro a la diosa Juno. ¡Semejante inventor tuvieron las cuadrigas²!

Este origen mítico y a la vez demoníaco, fue mucho más caro a los literatos y moralistas que cualquier invención contemporánea en una perdida y desconocida Hungría. Además la Antigüedad brindaba excelentes ejemplos del abuso de los coches, de modo que la paternidad demoníaca que se perdía en un lejanísimo y mítico pasado se impuso.

Cuando el coche empezó a extenderse por Castilla, las brujas y sus prácticas experimentaban un claro descenso en los procesos que sustanciaba la Inquisición³, pero es interesante reparar en que una significativa característica de la bruja, la hechicería, lo era también de uno de los tipos femeninos que más

¹ Adelina Sarrión Mora, *Beatas y endemoniadas. Mujeres heterodoxas ante la Inquisición siglos XVI a XIX*, Madrid, 2003, pp. 33 122-123, 125 y 131.

² San Isidoro, *Etimologías*, XVIII, 34, BAC, II, pp. 413-415.

³ A. Sarrión Mora, *Beatas y endemoniadas...*, pp. 135-136.

rápidamente se asociaron al coche, la alcahueta. En la Edad Media las alcahuetas habían sido tachadas de ministros del diablo y se creía que eran capaces de llegar a donde no llegaba nadie. Mujeres vagabundas y andariegas, correteaban callejas, cuevas y plazas llevando una forma de vida ambulante. Gozaban de gran poder sustentado por una aureola de seguridad y precisión porque facilitaban los encuentros clandestinos. La alcahueta sacaba a la doncella o la dueña de su encierro, guiaba y comunicaba, encubría y engañaba. La propia palabra en castellano, alcahueta, de origen árabe, significaba conductora, intermediaria y a lo mismo aludía su sinónimo, la palabra trotera, es decir correo⁴. Junto a esto, no hay que olvidar el importante componente de encantamiento que había en el personaje celestinesco. Magia y potestad de convencer era dos de las características de la celestina. Gracias a los poderes secretos de la alcahueta, sus filtros y pócimas, la víctima experimentaba un cambio psicológico que desconocía y al que no podía oponerse⁵. Estas creencias llegaron hasta bastante más tarde esencialmente intactas, como evidencia la importancia de los hechizos amorosos en la tradición literaria y en la sabiduría popular de época muy posterior y no menos el hecho de que un elevado número de mujeres recurría a las hechiceras para conseguir el amor de un caballero o arreglar otras cuitas de este estilo. Aun en el XVII se creía que los hechizos podían alterar la imaginación del que los recibía⁶. Este poder de la alcahueta parece haber sido transmitido al coche, en una época en la que estas

⁴ Muriel Tapia, *Antifeminismo y subordinación...*, pp. 195-196. El arcipreste de Hita se servía de las metáforas coraza, cobertor, cobertera para nombrar a la alcahueta.

⁵ Muriel Tapia, *Antifeminismo y subordinación...*, pp. 202-212. Esta creencia en la magia de la celestina era bastante antigua. Según las ideas corrientes sobre la brujería, solo se producían *maleficiales effectus* cuando la bruja y el demonio obraban de común acuerdo. Donde más eficacia tenían aquellas era en las cuitas amorosas, porque el diablo tenía más amplios poderes sobre el acto venéreo que sobre ningún otro, de hecho, la actividad más común de las hechiceras era la de producir por medios mágicos una violenta pasión hacia una persona determinada en la mente de la víctima del hechizo, la llamada philocaptio, P. E. Russell, "La magia de Celestina" en A. Deyermond, *Historia y crítica de la literatura española*, Barcelona, 1979, vol. I, p. 509 y "La magia, tema integral de La Celestina", idem, *Temas de La Celestina y otros estudios*, Barcelona, 1978, pp. 243-276.

⁶ Véase E. M. Villarino Cela, "Hechizo de amor en un entremés del siglo XVII", en M. C. García de Enterría y A. Cordon Mesa, *Actas del IV congreso internacional de la asociación internacional Siglo de Oro (AISO)*, Alcalá de Henares, 1998, vol. II, pp. 1655-1660. La estirpe celestinesca se rastreaba en la literatura del XVII como recordó J. Caro Baroja, *Vidas mágicas e inquisición*, Madrid, 1967, vol. I, pp. 107 y 116-118.

eran aun abundantes⁷. Si aquellas cumplían una función social necesaria para sortear la falsa honestidad impuesta en una época de hipocresía moral⁸, el coche podía servir al mismo fin. Ello condujo a numerosos moralistas y escritores a denunciar que los coches eran una sentina de vicios que facilitaban ocultamente los encuentros amorosos⁹, como lo hacían las alcahuetas a las que iban poco a poco fueron sustituyendo¹⁰.

1. 2. LA FUERZA DE LA PALABRA

La potencia del coche era tal que dominaba mágicamente a la mujer, cuya esencia era la blandura y la inconstancia. Imbuido de sustancia demoníaca, el coche ponía a prueba a la fémina conduciéndola a situaciones límite en las que se evidenciaba que no podía resistir los encantos del vehículo y era capaz de cualquier sacrificio. La audición de la palabra coche, su vista o su uso, trastornaban a la mujer definitivamente. Cuando don Félix enamoraba a la villana Inés, le prometía que le había de traer un coche de la corte. Inés se

⁷ A mediados de 1580 abundaron las denuncias de la depravación moral en la corte y las quejas sobre la soltura de las mujeres en la calle y su lujuria, Ezquerria Revilla, "La reforma de las costumbres en tiempo de Felipe II...", pp. 207n-208n. Algo después se dio comienzo a experiencias para tratar de controlar a esas mujeres, como la de la Galera, iniciada en 1598 en Valladolid y un poco más tarde en la corte. Las alcahuetas hacían estragos en muchas casas y familias, como decía en 1608 la madre Magdalena de San Jerónimo. También denunciaba su presencia en la corte Pérez de Herrera, véase M. D. Pérez Baltasar, *Mujeres marginadas. Las casas de recogidas en Madrid*, Madrid, 1984, pp. 29-33 y 37. En Valencia en 1603 el patriarca San Juan de Ribera iniciaba su virreinato con una campaña contra las alcahuetas azotándose a varias de ellas. En 1623 se detenían en la misma ciudad 11 mujeres y un hombre que ejercían estos menesteres, F. Márquez Villanueva, *Orígenes y sociología del tema celestinesco*, Barcelona, 1993, p. 131 y V. Graullera, "Mujer, amor y moralidad en la Valencia de los siglos XVI y XVII", A. Redondo (dir.), *Amours légitimes amours illégitimes en Espagne (XVIe-XVII siècles)*, París, 1985, pp. 116-117.

⁸ Villalba Pérez, *Mujeres y orden social en Madrid: Delincuencia femenina en el cambio de coyuntura finisecular (1580-1630)*, Madrid, UCM, 1993, *passim*.

⁹ La idea de la ocultación está también presente en la definición que da Diego de Guadix de la litera. Según él es voz de origen árabe, de la palabra "no serás visto". Dice que con este nombre de litera llaman en España a una suerte de angarilla para llevar de camino mugeres o, personas Regaladas. Según esto es de saber que la persona que va en ella no es vista de los que se encuentran por los caminos por que es un encerramiento o, aposentillo portatil, bien conforme al humor de los arabes, son estos tan en extremo celosos que los hombres no quieren que otros contemplen los rostros de sus mujeres, cfr. Diego de Guadix, *Primera parte de una Recopilacion...*, f. 593.

¹⁰ Véase la carta que el Obispo de Bona de junio de 1626, *infra*.

sorprendía, la palabra se le quedaba en los labios, cuando recuperaba el habla, desorientada, era para mostrar que no se había alejado mucho de sus cochinos. Siguiendo con sus promesas, don Félix le proponía que para que la transformación de villana a dama fuera completa y verdadera, había de entrar en el coche y *luego que ponga los pies en el*, había de cambiar de nombre, rito de paso que la había de purificar de su rusticidad¹¹. La materialidad del coche confundía a los espíritus bajos, aunque estos creyeran más bien que el coche era un enser poderoso y taumatúrgico¹². Pero más que lo material era sobre todo la palabra la que hechizaba, mostrando con su simple mención la fuerza del coche. Según antiguas tradiciones y creencias mágicas, la sonoridad del coche era sobrenatural y maligna. Para Brochero el ruido del coche *abruma los sentidos e incapacita las potencias*¹³ y similarmente, los efectos producidos por el sonido del vocablo hacían temblar los sesos femeninos, alterando intensamente la natura de la mujer. Era un comportamiento reflejo que se producía automático cuando la mujer oía la palabra coche; en ese momento, la dama caía rendida ante el vehículo, perdiendo la razón, como le sucedía a la reina Sancha al oír que iba a salir en uno:

*El alma me ensancha:
¿Qué es coche*¹⁴?

La palabra era suficiente para alterar la conducta femenina, ya de por sí voluble,

¹¹ Respondía con el coche acá, coche acullá. Lope, *La villana de Getafe*, pp. 120-121.

¹² Cristina decía del coche que era *la universal medicina de todos los achaques femeninos* y que si la república diesease,

ver sanas a todas las mujeres cierrense las boticas y fabriquense coches; receten los médicos en vez de cuatro nozas de jarabe ocho horas de coche, y entonces verán los galenistas que este no es remedio natural sino milagro superior.

Barbadillo, *El coche mendigón*, p. 364.

¹³ Recuérdese que Brochero aseguraba que *no ay viento desatado, no ay tormenta, o torvellino, como el ruido de un Coche*. Según él, cuando la Escritura quería exagerar *algún suceso terrible, o formidable le compara a un carro, o a sus ruedas*, y todos los castigos que Dios señalaba por nuestras culpas eran *con exemplos de estruendo de ruedas, y de Coches*, *Discurso*, fs. 48v y 46r.

¹⁴ Lope, *El rey Bamba*, 1597-1598, V, p. 678.

y dar al traste con sus designios, como pasaba con los matrimonios. Susana iba a decir que le daba igual lo que tuviera su pretendiente, mas de pronto se encendía la luz en su débil cerebro: *Tenga co..., ¿qué tiene?*, Gaiferos le repetía: *coche*, y Susana, consternada exclamaba: *Brava palabra*¹⁵! También Micaela deshacía su elección al oír la palabra mágica: *Derrengóse el casamiento, / que Tarima le ha puesto impedimento*¹⁶. Cuando Vinoso espetaba a Quiteria, Aldonza, Antonia y Juana que tenía coche, las cuatro exclamaban: *¿Coche? Sonóme, ¿Coche? ?gran vocablo!, ¡Coche!; ¡sabroso embuste!, ¡Dulce hechizo!* y añadían que era *socorrido, grave y poderoso*. Quiteria explicaba esa actitud tan sumisa: *en oyendo lo del coche, nos pusimos más blandas que manteca: / que en tentación cochil toda hembra peca*¹⁷.

La palabra tenía además efectos taumatúrgicos, curativos, sanadores, como vemos en varios casos en los que la dama, perdido el conocimiento, volvía en sí al oír hablar de coche, o se tranquilizaba en medio del ataque de histeria¹⁸. Cuando Hipólita se desmayaba don Plácido intentaba recuperarla, pero creía más fácil que despertara *al ruido de un coche que a los acentos de mis palabras*¹⁹. Como los remedios de la alcahueta, el coche era una especie de

¹⁵ Benavente, *Don Satisfecho, el Moño y la Cabellera*, en M. Durán, *Nuevos entremeses...*, p. 276.

¹⁶ Vélez de Guevara, *Los atarantados*, p. 144.

¹⁷ Benavente, *Los coches*, pp. 75-76.

¹⁸ Para tranquilizar a Lucinda se le decía que en un año había de tener *coche con diez mulas*, Lope, *El amante agradecido*, 1602, VIII, pp. 47-48.

¹⁹ Barrionuevo, *El triunfo de los coches*, *passim*. Pablillos contaba una anécdota parecida: *Yo vi estar amortecida / una dama melindrosa / porque comprado no había / cierto coche su marido; / y él, llegándose al oído, / salmos en vano decía: / quité al marido de allí / más triste que oscura noche; / llegué y dije: "Coche, coche", / y al momento volvió en sí*, Tirso, *Prospera fortuna de don Alvaro de Luna y adversa de Ruy López de Avalos*, 1615-1621, I, p. 1985. Recordemos también el caso de la muerta que se levantaba en el coche y pedía ser paseada en él antes de ser enterrada, como contaba Juanete a don Luis en una comedia de Calderón:

J.	... quien dice en coche, dice contenta ufana y felice.
D.L.	¿Por que lo dices?
Ju.	Por esto; Murió una dama una noche, y porque pobre murió, licencia el vicario dio para enterrarla en un coche. Apenas en él la entraban,

sortilegio, hechizo para provocar lo imposible, como escribía Mariana de Carvajal:

*si quieres verme esta noche,
 enviaréte mis pajes y aun el coche
 ¡ea, vuelve, muchacha!
 si no aceptas, ¡por Cristo!, estás borracha,
 que es coche una palabra
 que el más fino diamante y roca labra²⁰.*

Una casuística más concreta ponía de manifiesto la violenta pasión de las mujeres hacia los coches y su blandura por usarlos, proceso que se acentuó desde 1611 en adelante. Por ir en coche, la mujer asediaba a su marido²¹ y aun estaba

*cuando empezó a rebullir,
 y más cuando oyó decir
 a los que le acompañaban:
 "Cochero, a San Sebastian"
 pues dijo a voces: "No quiero,
 da vuelta al Prado, cochero,
 [que] despues me enterrarán".*

Calderón, *El pintor de su deshonra*, II, p. 1050. Santos contaba una anécdota parecida, *Tribunal espantoso*, p. 376.

²⁰ Mariana de Carvajal, *Amar sin saber a quien*, novelita incluida en *Navidades de Madrid y noches entretenidas, en ocho novelas*, Madrid, 1663, C. Soriano, Madrid, 1993, p. 182. Inés espetaba a Beatriz que le admiraba se resistiera a *tentaciones de coche*, Calderón, *La desdicha de la voz*, I, p. 914. Parecidamente se decía que el coche,

*..... es el camino
 más fuerte y más seguro,
 para rendir el más valiente muro
 de la más celebrada
 hermosura.*

Parecía imposible que hubiera dama que se resistiera a su encanto:

*Hombre de coche desprecias
 en Madrid? vive Dios, que eres
 entre todas las mujeres
 prototipo de las necias.*

Hurtado de Mendoza, *Los riesgos...*, fs. 117v y 127r.

²¹ Jerónimo de Cáncer escribió unas *Decimas a los coches*, una de las cuales *Pidiendo otro coche para el río*, rezaba:

*Todo el verano me ha muerto
 por coche mi matrimonio,
 y el vuestro, gran Don Antonio*

dispuesta a grandes sacrificios²², incluso a perder su honra²³, y con el coche mostraba la mayor indiferencia hacia lo demás. En un entremés de Benavente, exclamaba una dama sin empacho a su galán, rendida al monstruo con ruedas:

*Pues yo he de andar en coche, aunque no comas*²⁴.

Esta pasión conducía a perder la razón o el control, como aquella que pedía coche sin descanso:

Y de día y de noche

*jamás me ha salido incierto.
Que preguntaréis es cierto,
que para donde os lo envío
a pedir con tanto brío?
mas claro se deja ver,
siendo para mi mujer
que es para echarla en el río.*

Junto a esta décima otra, *Pidiendo un coche para las viñas*, en *Obras varias de Don Jerónimo...*, 1651, BNM R 5731, fs. 93-94.

²² Ahondando en la proverbial blandura femenina y en su incapacidad para autolimitarse, Tirso aseguraba que *hay hembra que en una noche/ no se acostó por solo andar en coche*, cfr. *Desde Toledo a Madrid*, p. 150. La buscona doña Pirene de Sotomayor era tan amiga de coches que había de pedir el suyo al sol y como cierta vez no pudiera disponer de uno, *por ir en figura de coche, quiso meterse en un carro que limpiaba su calle*, Remiro de Navarra, *Los peligros...*, p. 161. El conde de Villamediana escribía: *Mandara enterrar en coches/ mujeres aborrecidas,/ que hay mujeres que por ir/ en coche se morirían*, en *Romance satírico*, J. F. Ruiz Casanova, *Poesía inédita completa*, Madrid, 1994, p. 370.

²³ Había mujer capaz de todo por el coche, manchando la honra de su marido, como aquella que convencía a León, de que aceptara de buen grado los cuernos al saber que gracias a ellos había de disfrutar de coche:

*Lucía. Yo tengo cierta receta
para hacer los bravos mansos.
León. ¿y si lo soy habrá renta?
Lucía. Renta, coche y criados.*

María de Zayas, *La traición en la amistad*, 1630, F. G. Santamera y F. Doménech, Madrid, 1994, pp. 171.

²⁴ Benavente, *El enamorado*, publicado en 1664, cfr. Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. II, p. 631. El enamorado argumentaba que si ella andaba en coche y él con hambre, habían de ser entre los dos *cochambre*, haciéndose eco del chiste lopesco, *porque tener hambre y coche/ no es coche sino cochambre*, cfr. *Sembrar en buena tierra*, NRAE, vol. IX, p. 403. De otra dama se decía, *llora por la mañana los difuntos,/y ríe con los vivos por la noche,/dejando el ataúd y yendo al coche*, Benavente, *El murmurador*, en I. Arellano, J. M. Escudero y A. Madroñal, *Luis Quiñones de Benavente, entremeses completos. I Jocosaría*, Pamplona, 2001, p. 292. Su fecha podría ser posterior a 1630, *ibidem*, p. 289.

*tráigame un coche, búsqueme otro coche,
que en el Prado y más Prado paseando,
la vanidad me vaya bazucando*²⁵.

Naturalmente, el coche afectaba de forma particular la razón de aquellas que gracias a él ascendían socialmente. Pareciera como si la consecución del deseo implicara que las fronteras entre el sueño y la realidad se hicieran difusas en quien no había consolidado su status social²⁶. La unión de coche y mujer era

²⁵ Quiñones de Benavente, *Entremés famoso de las habladoras*, cfr. Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. II, p. 763. Lisarda gritaba: *Coche quiero, coche pido;/ triste estoy, quíerome holgar*. Su voluntad se había quebrado cuando el galán que la perseguía había mandado decir a su amiga Fulgencia, que tenía coche. Al principio, se había hecho la desinteresada, pero al poco gritaba como una niña y mandaba se dijera al galán que enviara el coche, rendida a sus encantos:

*Parte y dile que al momento
llegue a nuestra puerta el coche,
que para de aquí a la noche
no es mal entretenimiento.
¿Téngome yo de morir?*

Lope, *La nueva victoria de don Gonzalo de Córdoba*, 1622, BAE, 233, pp. 304-305. También el coche causaba la desazón en la mujer que se veía desposeída de él, al modo de la pulsión amorosa, Tirso, *Habladme en entrando*, III, p. 1225.

²⁶ El deseo de significarse con el coche llevaba a una incorrecta evaluación de la realidad que podía conducir a la locura, como aquella cuyo marido indiano había muerto y daba en ser condesa:

Condesa.	<i>¿está acabado el coche con seis ruedas?</i>
Mayordomo.	<i>No, señora.</i>
Condesa.	<i>Pues ¿en qué han de llevarme? Decid, hombre.</i>
Mayordomo.	<i>En el que tiene cuatro.</i>
Condesa.	<i>Grosería, seis tantos de la mayordomía. ¿Yo sobre cuatro ruedas, como andan las mujeres plebeyas? ¡Triste suerte! ¿con todas me igualais? ¿Sois vos la muerte?</i>
Mayordomo.	<i>Dos ruedas pondre más.</i>

La condesa volvía después a la carga pidiendo silla:

Condesa.	<i>... ¿Teneisme silla?</i>
Mayordomo.	<i>De azabache y oro.</i>
Condesa.	<i>De Noruega alcaide os he de hacer por cosa nueva, pues podeis, si el calor da en fatigarme, con uno y otro fuelle refrescarme. Doce negras comprad fuertes y bellas,</i>

finalmente tan intensa que llegaba a alcanzar lo físico y uno y otra acababan fundidos, pues

*... hay mujer que, si pudiera,
por saya se lo pusiera
por traerle todo el día²⁷.*

La mujer era modelada por su pasión por el coche, que afectaba a todos sus comportamientos. El problema era que las debilidades femeninas se potenciaban con su uso, conduciendo a la mujer a graves peligros. Todos ellos podían resumirse en la pérdida de su honestidad y a la postre en el riesgo del infierno.

1. 3. LA NATURALIZACIÓN DEL COCHE COMO ELEMENTO FEMENINO

En torno a 1600 coche y mujer eran organismos consustanciales que no se entendían el uno sin el otro. Unos autores denunciaron la pasión femenina de forma general, diciendo del coche que era *el mayor deleite de las mujeres*²⁸ y

	<i>y advertid que miréis que sean doncellas.</i>
Mayordomo.	<i>Ni en la corte las hay ni aun en Sevilla.</i>
Condesa.	<i>Hacedlas de pebete u de pastilla.</i>
Mayordomo.	<i>¿Quién ha de acompañarte?</i>
Condesa.	<i>Seis coritos de punta en blanco armados con espadas y chuzos, que me agrada andar con nivedad y andar guardada.</i>
Mayordomo.	<i>¿Cien escuderos?</i>
Condesa.	<i>Si, porque en Castilla parece entierro las andas de una silla.</i>

Juan de Alarcón, *La condesa*, en Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses...*, T. I, p. 239-240. La buscona doña Tomasa, decía que cuando se casara había de *echar carroça, y silla de nacar y plata, con vidrieras de cristal, y un tiro de mulas, y quatro rocines para rodrigones, y un coche en que detras de mi vayan cuatro dueñas*, Bernardo de Quirós, *Obras...*, *passim*.

²⁷ Lope, *La llave de la honra*, BAE, 34, p. 126. Para Morley era comedia dudosa, nº 388. Esta unión mujer-coche tan física, condujo a que ambos formaran un solo elemento, como escribió Quevedo que traía a las mujeres *embolsadas en coches*, las *carrozas rebosando dueñas* y comparaba los carruajes con *cazuelas donde se ven/ solo cabezas y alones*, Quevedo, *La Hora de Todos y la Fortuna con seso*, pp. 187-88; *Poesía original...*, p. 595 y *Poesía completa*, vol. II, p. 274.

²⁸ Lope, *La más prudente venganza*, en *idem*, *Novelas a Marcia Leonarda*, 1624, F. C. Sainz de Robles, Madrid, 1990, pp. 169-171.

otros aseguraban que era imposible encontrar mujer que no quisiera coche²⁹. Se trató de demostrar que así era en todas las edades y en todos los tiempos imaginables, de Eva al Madrid del 1600 y de la niña a la viuda, de forma que todo el marco temporal imaginable fue relleno con coches femeninos. Las niñas no sabían *mudar lugar, sino es en silla o coche*, lo que a la larga les producía *continuas opilaciones, faltan [sic] de respiracion, y otros varios achaques del cuerpo* derivados de *la desidía y poco exercicio*³⁰. Según Tirso, iban en coche desde poco después de nacer y acababan *madurando* en el:

*Las ciruelas más sabrosas,
mientras en su flor se están
en el arbol se aseguran;
pero al momento maduran
que a las banastas las dan.
Una doncella en su casa,
ciruela en el arbol es,
que a veces, de treinta y tres,
es con flor, ciruela pasa.
Pero en Madrid no hay ninguna
que sea lo que parece,
porque, en naciendo, se mece
en un coche en vez de cuna,
con que a madurarse basta,
cochizando de día y noche;
que en fin, doncellas en coche
son ciruelas en banasta*³¹.

Sobre lo increíble de ir doncellas a pie, en lugar de coche, ya escribió Fernández

²⁹ La imagen de la mujer que pedía coche estaba tan consolidada que daba lugar a chistes sobre aquellas que no lo pedían: *mujer que no vuelve a coche/no hayas miedo tu que vuelva*, escribía Francisco de Rojas en *Los bandos de Verona*, BAE, 54, *passim*. El gracioso le decía al galán que una escultura de su dama tenía ciertas ventajas: *pues no te pedirá el coche/ ni la joya, ni la gala/ ni el cairel, ni el perendengue*, Calderón, *La estatua de Prometeo*, p. 265. Parecidamente, cierto personaje decía de la cama que era *la mas hermosa dama y la más cómoda*, pues no *pide pollera ni coche*, Calderón, *No hay cosa como callar*, I, p. 1020. La mujer iba en coche siempre que podía. En la literatura fueron escasas las mujeres que pudiendo ir en coche no hacían uso de él. Una de estas pedía que no se le pusiera vehículo, *que a San Miguel a pie basta*, Lope, *Los melindres de Belisa*, 1606-1608, BAE, 24, p. 319.

³⁰ Alonso Carranza, *Rogación en detestación de los grandes abusos en los traxes...*, f. 18v.

³¹ Tirso de Molina, *La huerta de Juan Fernández*, 1626, Berta Pallarés, Madrid, 1983, pp. 80-81.

de Ribera³². También se encochaban casadas y viudas, como la que traía Lope en un cuentecillo:

*Muriósele a una casada
su marido, y no quedó
muy triste, pues le envolvió,
como si fuera pescada,
en un pedazo de anjeo;
y sin que cumpliera manda,
con largas tocas de Holanda
salio vertiendo poleo
en un reverendo coche³³.*

Otros denunciaron a las feas, las dueñas o las beatas por ir en ellos³⁴. En fin, también la vejez era tiempo para andar en coche³⁵. Una vez cubierto todo el abanico de edades y estados, convenía extender el uso del coche a todo tiempo y lugar. A todas las mujeres habidas y por haber. Ya a la primera, Eva, como contaba esforzadamente Brochero³⁶. El gracioso Marín, oyendo que Elena rehusaba el coche que su marido quería comprar le espetaba:

*¡Coche no quieres, señora!
Eres la mujer primera
desde la primer mujer,
y aun pienso que anduvo Eva,
pues Adán fue labrador,
dentro de alguna carreta.
El primer coche del mundo*

³² -Lo más admirable, estupendo y raro que vuestras mercedes podrán ver es lo que mostraré ahora, sin que intervenga en ello arte diabólica, engaño o ilusión, sino verdad patente. Aquí verán vuestras mercedes salir en sus propios pies, no en coche, silla o angarillas ni otra cosa, una doncella, y más que sale hilando, R. Fernández de Ribera, *El mesón del mundo*, 1631, C. Petit Caro, Sevilla, 1946, p. 82.

³³ Lope, *La moza del cántaro*, a. 1627, BAE, 24, p. 552. Irreverente, la viuda se encochaba y salía a la calle con presunción, jactancia y vanidad en el andar, pero también escandalizando, armando grita y alboroto, Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo...*, voz *poleo*.

³⁴ Para las dueñas y las feas véase *infra*, para las beatas, Fr. Juan de Soto, *Obligaciones de todos los estados...*, fs. 64r-64v.

³⁵ Como subrayaban unas seguidillas recogidas por Gavino Branca y publicadas en 1635: - ¿Qué parecen los coches/ que llevan viejas?/ - Avellanas podridas,/ secas y güecas, K. Brown, "Doscientas cuarenta seguidillas antiguas", en *Criticón*, 63, 1995, p. 13.

³⁶ Véase *infra*.

*fue el trillo, para que sepas
que de andar encima dél
le añadieron las dos ruedas*³⁷.

Tras el Antiguo Testamento, la siguiente referencia cronológica era la de Grecia, donde también habían causado estragos los coches³⁸ y después Roma, alabada por sus medidas reformistas en este asunto, debidas precisamente al intento de poner coto a los defectos femeninos que habían llevado a los romanos a relajarse, dejando de ser temidos de los enemigos y gastando gran hacienda. Calderón traía en una comedia las drásticas medidas que el Senado romano había tomado en esa cuestión. Entre las prohibiciones *lo que mas sintieron* las mujeres,

*fue que no salgan en coches
a los públicos paseos*³⁹.

De Roma se iba al Madrid del 1600, donde la inextricable unión de la mujer y el carruaje llevaba a Covarrubias a escribir en su definición de *carroza* que *como este género de carros se hizo para las damas, le dieron nombre de hembra*. Pero para situar el problema en su justa medida, la corte de esos años, Covarrubias aseguraba muy sutil en su definición de *Madrid* que antiguamente,

*fue dicha Mantua Carpetanorum. Carpentum es un genero de carroza en que passeavan las matronas romanas... Podríale quadrar agora el nombre por los muchos coches y carrozas que ay en ella*⁴⁰.

La feminización de la carroza y la relación entre Madrid y un carruaje típico de damas, mediante el recuerdo de su nombre latino, mostraban la tendencia de las mujeres a usar del coche y la antigüedad de ésta, de paso que reforzaba los lazos

³⁷ Lope, *La llave de la honra*, p. 124.

³⁸ Para conquistar a una mujer hace falta coche, incluso a los dioses, mostrando la universalidad de semejante ley, véase la *Fábula de Apolo y Dafne*, 1634, en J. Díez de Revenga, *Polo de Medina, Poesía. Hospital de incurables*, Madrid, 1987, p. 226.

³⁹ Calderón, *Las armas de la hermosura*, II, p. 1284.

⁴⁰ Covarrubias, *Tesoro*. Esta explicación tuvo mucho éxito; años más tarde, Santos aseguraba que *algún demonio condujo el primer coche a Madrid, que en Madrid no se hizo el primero*, *Las*

entre lo erótico y los coches⁴¹. Moralistas y literatos abarcaban la realidad toda para demostrar que el coche se había extendido en la corte sin remedio y que la víctima principal era la mujer.

2. EL COCHE DESHONESTO

Para aquellas mujeres que no tenían sangre noble el uso del coche había de quedar vedado. Entre aquellas a las que más se criticó que se sirvieran de él estuvieron las prostitutas y las pícaras, personajes que usurpaban un bien que no les pertenecía y que teñían los vehículos de un característico tono deshonesto por su falta de calidad y por las actividades que podían llevar a cabo en su interior.

2. 1. EL SURGIMIENTO DE LA OPINION SOBRE LA DESHONESTIDAD DEL COCHE, 1560-1610

El primer aviso literario sobre la deshonestidad del coche se encuentra en las *Coplas a los coches* incluidas por Sebastián de Horozco en su *Cancionero*. En ellas se recordaba la blandura femenina y su propensión al pecado y se manifestaba que el coche era un perfecto aliado para estos menesteres. Entre sus aportaciones estuvo la de dar categoría literaria a la seguramente extendida etimología burlesca para la palabra *coche*, derivada de *coche*, voz utilizada para llamar a los cerdos. Pero no sólo asociaba el coche y el cerdo⁴², también llamaba

tarascas de Madrid, p. 302.

⁴¹ Para la definición de la mujer y la sexualización del discurso de Covarrubias en el *Tesoro* véase, F. Géal, "Image traditionnelle, image nouvelle de la femme dans le *Tesoro* de Sebastián de Covarrubias", en *Images de la femme...*, pp. 146-148, 154-155, 160 y 164.

⁴² Coche había significado en Castilla cerdo desde tiempos antiguos. En la tradición popular se encuentran varios ejemplos. Uno de ellos era la frase *andar a coche acá cinchado*. Los cochinos cinchados eran los que tenían una gran lista blanca que les abrazaba lomo y vientre, a modo de cincha, cuando los animales eran conducidos de un lado a otro, como se movieran a su albedrío se les decía ¡coche acá, cinchado! queriendo significar que volvieran a su camino, Sbarbi, *Gran diccionario de refranes de la lengua española*, Buenos Aires, 1943, (También lo explicaba así Terreros en su *Diccionario*). Del siglo XVI, si no anterior era la expresión *coche, coche, cochinitos al monte*, cfr. *Memorial de un pleito*, en Paz y Meliá, *Salas españolas*, BAE, 176, p. 121. La más famosa de todas sin embargo, era *coche acá, coche aculla*, que usó el mismo Horozco.

cochinas a las damas que iban en él, mostrando sus defectos⁴³. Ya en los primeros versos se retrataba el anhelo de la mujer por moverse y por salir de su esfera, catalizadas en su ansia de coche, que se convertía además en lugar de encuentro sexual:

*Ya las mujeres han dado
en querer andar en coches
por hacer mas del estado,
de día por el poblado
y por el campo a las noches.
Y algunos con ellas van
metidos como damones,
y estos tales gozarán
de la fruta que ellas dan
que son gentiles bufones*⁴⁴.

Luego calificaba Horozco a las mujeres que iban en coche, de *cochinas*. *Cochinas* por ir en coche a misa, *cochinas* por ir en coche con su cochero, *cochinas*, por moverse de acá acullá, como se decía a los cerdos, *cochinas* quizás por la suciedad de sus actos:

*En coches con presunción
van a las cosas divinas,
como a misas y a sermón,
por lo cual no sin razón
las llamaremos cochinas.
Hasta la del escudero
quiere ya doquier que va
que la lleve su cochero,
no hace más el porquero
coche acá, coche acullá.*

De forma muy interesante, Horozco mostraba interés en delimitar semánticamente

⁴³ Florence Dumora, "Jeux de la parole féminine dans le Cancionero de Sebastián de Horozco", en A. Redondo (ed.) *Images de la femme en Espagne aux XVIe e XVIIe siècles*, Paris, 1994, p. 121 y "Les relations hommes-femmes mises en scène dans le Cancionero de Sebastián de Horozco", en A. Redondo (ed.) *Relations entre hommes et femmes en Espagne aux, XVIe et XVIIe siècles*, Paris, 1995, pp. 141 y 144.

⁴⁴ Sebastián de Horozco, *El Cancionero*, edición de J. Weiner, Berna, 1975, p. 232. Las composiciones se extienden hasta al menos 1577, poco antes de la muerte del autor. Estas coplas a los coches podrían haber sido escritas antes de la instalación de la corte en Madrid, en 1561.

este nuevo uso. Por una parte, ponía el coche en relación con voces familiares, como el cerdo, por otra, mostraba su radical novedad y como de acuerdo a ella, este enser necesitaba ser nombrado para ser asumido por su dominador, la mujer, que venía así a identificarse con su invento. Según Horozco, las mujeres habían inventado la palabra coche para, no siendo entendidas, poder pasar desapercibidas en sus correrías. Pero siguiendo la ley según la cual el nombre era la naturaleza de las cosas, habían cometido un error como les recriminaba Horozco, pues si el coche había de ser tan importante para ellas -*si habían de tener/ las damas este por dix*, es decir adorarle como a Dios⁴⁵ - hubiera sido mejor que le pusieran un nombre neutro y desconocido como *ix* y no una palabra malsonante, que calificaba al coche y su uso:

*Si para hacer huir
al puerco dizimos coche,
no sé do pudo venir
habiendo en él ellas de ir
usar de aqueste reproche.
Y si habían de tener
las damas este por dix
mejor fuera al parecer
para le poder haber
no decir coche, mas ix.*

Pero Horozco iba más lejos aun, esta forma de llamar al nuevo invento era la más adecuada para significar lo que este facilitaba, el disfrute erótico:

*La razón por que llamaron
al coche desta manera
las mujeres lo inventaron,
porque sin duda pensaron
que nadie se lo entendiera.
Y es que como en él andando
juegan de toque y emboque,
en gingonza hablando
y las sílabas trocando
coche quiere decir choque⁴⁶.*

⁴⁵ Véase, J. L. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo...*, voz *Dix*.

⁴⁶ Jugando de toque y emboque, las mujeres podían tener un *choque*, un encuentro. El *toque* en el

Una vez explicada la naturaleza de las actividades femeninas en el coche Horozco detallaba algo más esta actividad sexual desplegada en el vehículo, donde la mujer corría el peligro de excederse, *se queme*, o no guisarse bien, *se sancoche*⁴⁷, entre tanto *arder el fuego y encendimiento*⁴⁸, vocablos todos de inequívoco contenido erótico:

*Quiera Dios que alguna noche
mientras dura aqueste juego,
alguna dama en su coche
no se queme ni sancoche,
según debe arder el fuego.
Van corriendo como un viento
que es lo que les da sabor,
de do viene encendimiento,
pues vemos que el movimiento
es la causa del calor.*

Con Horozco se inició pues, la fructífera asociación en lo literario del coche-mujer y del coche-lugar del sexo. En su opinión, las mujeres habían bautizado y dado una naturaleza a los coches para su beneficio, intentando ocultar en él sus prácticas sexuales, pero al mismo tiempo delatándolas meridianamente. Los juegos de palabras con el término coche y las alusiones a las practicas que en él tenían lugar, conjugaban un rico juego de significados. El uso del coche propiciaba el ardor erótico, su movimiento lo propiciaba más y derivado de ello, la mujer corría el riesgo de quemarse y después caer en el infierno.

La aportación de Horozco quedó aislada algunas décadas y no fue hasta finales de 1570 que se volvió a asociar el coche con lo deshonesto, cuando empezó a

juego de la argolla consistía en *tocar una cosa con otra*, como aseveraba Covarrubias. Como este mismo explicaba, *dicen toque y emboque vale dos, cuando de una vez, o de un golpe se efectuan dos negocios diferentes*, que aquí naturalmente eran el ir en coche y disfrutar de Eros. Covarrubias, *Tesoro*, voz *toque*. En el juego de la sortija y la argolla, el emboque era el paso de la bola por el aro. De un capón se decía que es *en toque y emboque/ castrado, casto y castrón*, cfr. P. Alzieu, R. Jammes e Y. Lissorgues, *Floresta de poesías eróticas del Siglo de Oro*, Toulouse, 1975, p. 196. También en pp. 248 y 309 con contenido manifiesto.

⁴⁷ *Cocer o freir algun manjar, dejandole algo crudo, y sin sazonar, y también lo así mal frito, o cocido*, definiciones de *sancochar* y *sancochado* respectivamente en *Autoridades*.

⁴⁸ Para *arder y encender el fuego*, véase Alzieu, Jammes y Lissorgues, *Floresta de poesías eróticas...*, pp. 60-61, 192, 194, 259 y 293.

denunciarse su uso por prostitutas. En estrecha relación con los intentos de controlar diversos aspectos relativos a la prostitución que había desde hacía décadas⁴⁹, las Cortes pidieron tras la primera pragmática que les fuera prohibido el ir en coche⁵⁰. Eco de las discusiones sobre estas medidas y muestra de su escaso éxito es que ya desde poco después de mediados de 1580 entre el aluvión de críticas que comenzó a oírse sobre el uso del coche se destacaron con claridad las voces contra aquellas busconas que andaban en carroza⁵¹.

Pero aunque empezaba a articularse una descalificación general del uso del coche y una más concreta dirigida a prostitutas, busconas, feas, viudas y mujeres de baja alcurnia en general, como veremos inmediatamente, el verdadero despliegue anti-coche empezó a partir de 1600 fecha de la tercera pragmática que supuso el triunfo sin paliativos del coche barato y accesible a más amplias capas sociales. A partir de entonces, tuvo lugar un debate que trató de expulsar a las prostitutas del coche, literariamente hablando, en el que se venía a decir que había una clara

⁴⁹ Desde hacía años se trataba de llevar implementar una política de control de la prostitución que buscaba constreñir su ámbito de actuación e intentaba controlar su aspecto y su acceso a ciertos elementos suntuarios. Diversas leyes habían intentado poner coto al lujo de las prostitutas y ya en 1534 y 1537 se les prohibieron los adornos de seda, oro y perlas. En las ordenanzas de la mancebía de Sevilla de 1570 se les prohibía llevar almohadas o tapetes a los templos y salir con pajes o criada menor de 40 años. En 1575 se prohibió que llevaran escapularios o hábitos religiosos y ciertas ropas, repitiéndose la prohibición de almohadas y cojines o amas viejas y añadiéndose que no tuviesen a su servicio ni se acompañasen de escudero, cfr. Pedro Herrera Puga, "Enfermedad y prostitución en la Sevilla de los Austrias", en *IV Congreso español de historia de la medicina*, Granada, 1975, vol. I, pp. 131-132. Parece que estas medidas habían tenido poco éxito, pues ya en 1589 se denunciaba en el cabildo sevillano la confusión que se producía al no poder distinguir por las calles a las mujeres honradas de las putas. La mancebía venía a ofrecer un servicio seguro, barato y discreto que reinstauraba la seguridad de las calles, el honor de las doncellas y el pudor colectivo, pero con la condición de separar a la prostituta del resto de la sociedad, de ahí que esta fuera arrojada de la ciudad, lejos de los barrios populosos, debiendo vivir dentro del muro de la mancebía, salir sólo en contadas ocasiones y con unos ropajes que identificaran su oficio y su adscripción moral. Desvinculada del mundo en el que trabajaba y aislada espacialmente, no podía poner en peligro el orden familiar sobre el que descansa sólidamente la perpetuación de la sociedad estamental, Vázquez García y Moreno Mengíbar, *Poder y prostitución en Sevilla*, vol. I, pp. 26, 39 y 102-103. También J. Lalinde Abadía, "La indumentaria como símbolo de la discriminación jurídico social", *Anuario de historia del derecho español*, T. LIII, 1983, pp. 583-601, especialmente pp. 595-600.

⁵⁰ A raíz de la extensión del uso del coche y a fin de seguir marcando esa diferencia, en las Cortes de 1579 se había pedido que *ninguna mujer cortesana pueda andar en ningun genero de coche o carroza prestado ni alquilado, ni tenerle propio*, Cortes, vol. V, 1ª parte, p. 361.

⁵¹ Lope, *Las ferias de Madrid*, 1585-1589, II, p. 435. En cierta comedia faltaban mujeres para una fiesta y se ordenaba que *vayan un criado y coche, y podrá algunas buscar*, Lope, *El rey Bamba*, 1597-1598, V, p. 711.

diferencia entre la catadura moral de algunas y el estatus social de otras. y que había que distinguir entre ellas. En comedias cercanas al 1600 aparecían mujeres deshonestas de las que se decía que no eran damas de coche explícitamente⁵². Así, Felicio denunciaba a una bellacona,

*que de noche se perfuma,
y con el manto en la boca
a cuantos habla provoca,
y todo se va en espuma.
De noche, mujer y amor,
aunque la viera en un coche;
que es comprar melón de noche
a pura fuerza de olor*⁵³.

En años posteriores, fueron apareciendo con profusión los riesgos del coche en manos de la mujer que pretendía arrogarse un uso que no merecía. Desde la pidona que buscaba coche entre otros favores⁵⁴, a la mujer que por ir en coche daba al traste con su reputación y con la de su marido⁵⁵, pasando por las que se

⁵² Dos caballeros relataban como otro había logrado los favores de cierta una mujer, uno de los dos auguraba que al día siguiente le había de contar que era dama de estrado y coche, Lope, *La quinta de Florencia*, ca. 1600, X, p. 386. En otra, el músico Rosileo contaba al caballero Felisardo que cierta *pecante*, a la que llevó a su casa, le había robado 300 reales, pero que *no era dama de silla y coche*, Lope, *Los amantes sin amor*, 1601-1603, XII, pp. 292-293.

⁵³ Lope, *El mayorazgo dudoso*, 1598-1603, X, p. 106.

⁵⁴ Véase la dama pidona, cuyos métodos explicaba Tristán a Lucindo;

*Cuando ves escribir treinta papeles
una buena señora a treinta amantes,
cuando ves que otros tantos la visitan,
cuando ves que a uno pide el coche, a otro
la basquiña, a cuál tiene dentro en casa,
a cuál habla en la reja, a cuál de noche.*

Lope, *El anzuelo de Fenisa*, ¿1604-1606?, XV, p. 820.

⁵⁵ Como aquella dama que se perdía por ir en coche:

*Un cierto napolitano
casó para su desgracia,
con una dama traviesa
que era de casta de cabras.
Martirizábase toda
con mudas, aceites y aguas,*

dedicaban de forma habitual al comercio carnal⁵⁶. A estas busconas pedía Quevedo se les declarara por *figuras descorteses* el día que iban en coche, sobre todo si era prestado porque *desconocen a quien más las conoce, dándose más a conocer con eso*⁵⁷.

2. 2. LA INTENSIFICACIÓN DE LA CRÍTICA AL COCHE A PARTIR DE 1611

A partir de 1611 el debate sobre el uso del coche tomó un vuelo más amplio, pues fueron numerosos los autores que de una forma u otra criticaron su

y por momentos tenía
 todo el Gran Turco en la cara....
 Gastaba el pobre señor
 la hacienda en costosas galas,
 y hacíale porquerizo
 de un coche en que siempre andaba.
 Deste afeite y deste coche,
 destas galas y otras causas,
 nació el seguirla el marido,
 nació entender su desgracia.

Lope, *El llegar en ocasión*, 1605-1608, BAE, 247, p. 71.

⁵⁶ El criado del virrey contaba de sus salidas en coche con damas de dudosa vida:

Mauricio.	En parte al señor Virrey serví.
D. Juana.	¿Qué oficio?
M.	Salir de noche, hecho un reloj a su lado.
D. J.	¿Dónde?
M.	A hablar con un terrado sobre balanza de coche.
D. J.	¿Eran damas?
M.	Recogidas, y de sus padres guardadas.
D. J.	Si estuvieran acostadas y en su aposento dormidas don Sancho no las hablara.

Lope, *La hermosura aborrecida*, 1604-1610, BAE, 34, p. 113.

⁵⁷ Quevedo, *Premática del tiempo*, 1605-1609, García Valdés, *Prosa festiva completa*, p. 215. La frase se transformaba leve, pero significativamente, en otra más acusadora, que lanzaba un personaje tratando de los descorteses, entre los que había que incluir a

unas mujercillas que el día que rúan en coche prestado desconocen a quien más las conoce, dándose más a conocer con esto, y aunque no sea prestado sino propio, le sustentan algunas por tales medios, que aquellas ruedas más las arrastran que las llevan, y ellas, ignorantes, hacen fundamento de su vanidad su deshonor.

uso excesivo e inmoral. La institucionalización del coche iniciada a partir de esa fecha llevó a intentar discernir quienes podían cuidadosa, pero legítimamente, ir en coche y quienes no. Para aquellas cuyo status social era suficiente, se le avisó de los peligros del ir en coche, pero aquellas cuyo nivel social no alcanzaba la nobleza fueron objeto de críticas continuas y descalificaciones más intensas. En este segundo grupo hay que incluir tanto a las mujeres de dudoso status social que vivían de sus lances, las pidonas⁵⁸, como sobre todo las prostitutas, cuyo uso del coche había quedado prohibido de forma explícita y terminante.

La pragmática de 1611 ordenaba *que ninguna muger, que publicamente fuere mala de su cuerpo, y ganare por ello, pueda andar en coche, ni carroza, ni en litera, ni en silla en esta Corte, ni en otro algun lugar destos nuestros Reynos*. Las penas eran 4 años de destierro por la primera vez y en caso de reincidencia, ser traída a la vergüenza públicamente, y de nuevo desterrada⁵⁹. La prohibición del coche era una más entre las medidas destinadas a expulsar de ciertos espacios y ciertas prácticas sociales a las prostitutas, para potenciar las diferencias sociales, al tiempo que se cercenaban sus posibilidades laborales, prácticas que pretendían reglar, cuando no prohibir, la prostitución⁶⁰.

Salas Barbadillo, *El sagaz Estacio...*, 1613, p. 135.

⁵⁸ De los seis o siete tipos distintos de mujeres pescadoras o pedigüeñas, que describía Finardo, una de ellas hacía así uso del coche prestado,

*Otras hay más cautelosas,
destas de coche prestado:
pescan un señor seguro,
llevan diamante, oro puro,
que se cobra ejecutado.
Hay a la noche bujías,
pastilla, esclavilla y salva;
y vase a acostar al alba,
después de seis gracias frías
y un poquito de almohada.*

Lope, *El villano en su rincón*, 1611, BAE, 34, p. 136.

⁵⁹ Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley IX. Muy parecidamente se prohibían estos usos en Nápoles, ordenándose en 1631 que *por la pragmática septima del titulo de meretricibus esta dispuesto que las mujeres cortesanas hora esten engabeladas o no no puedan andar en coche carreta o carroza ni silla de manos aunque sea suya dentro de esa ciudad y sus burgos cubierta ni descubiertamente sopena de la fusta y otras penas pecuniarias*, RAH, Salazar y Castro K-72 f. 97. La fecha en el mismo documento a los fs. 453-454.

⁶⁰ F. Vázquez García y A. Moreno Mengíbar, *Poder y prostitución en Sevilla*, vol. I, p. 21 y M. Jiménez Monteserín, „Los moralistas clásicos españoles y la prostitución“, en R. Carrasco,

Parecía justificada la afición de las prostitutas a los gastos suntuarios. no solo como inversión de futuro, sino como medio de atraer a más clientes⁶¹, cuestión que se apreciaba meridianamente en una de las primeras respuestas literarias a la pragmática, la de Cervantes. En uno de sus entremeses, escrito seguramente al poco de aparecer la prohibición, dos prostitutas comentaban sorprendidas su contenido, quejándose porque su actividad laboral había de verse afectada, aunque haciendo de la necesidad virtud, habían de contribuir a la mejora de la salud moral de sus semejantes. Era Brígida la que señalaba consternada la prohibición prestar los coches y de que andaran en ellos mujeres de mala vida, pero Cristina mostraba su acuerdo con la ley y aun veía en ella ventajas porque, según decía, *podremos las alegres mostrar a pie nuestra gallardía, nuestro garbo y nuestra bizarría, y más yendo descubiertos los rostros, quitando la ocasión de que ninguno se llame a engaño*. Pero Brígida recordaba las ventajas de los vehículos que hacían de ella una altanera mujer que cuestionaba las escalas sociales,

¡Qué linda cosa era ir sentada en la popa de un coche, llenándola de parte a parte, dando rostro a quién, y cómo, y cuándo quería! y en Dios y en mi ánima te digo, que cuando alguna vez me lo prestaban, y me veía sentada en él con aquella autoridad, me desvanecía tanto, que creía bien y verdaderamente que era mujer principal, y que más de cuatro señoras de título pudieran ser mis criadas.

Al oírle decir estas cosas, Cristina se reafirmaba en lo razonable de quitar los coches, para quitarle a ella *el pecado de la vanagloria*. No era bueno, añadía, haciéndose eco de la doctrina oficial,

*que un coche igualase a las no tales con las tales; pues viendo los ojos extranjeros a una persona en un coche, pomposa por galas, reluciente por joyas, echaría a perder la cortesía, haciéndosela a ella, como si fuera a una principal señora: así que, amiga, no debes acongojarte, sino acomoda tu brío y tu limpieza, y tu manto de soplillo sevillano*⁶².

(Coor.), *La prostitution en Espagne. De l'époque des Rois Catholiques à la IIe République*, Paris, 1994, pp. 137-191. No señalan estos autores las leyes referidas a la prohibición de ir en silla o la de utilizar coches.

⁶¹ F. Vázquez García y A. Moreno Mengibar, *Poder y prostitución en Sevilla...*, vol. I, p. 138.

⁶² Cervantes, *El vizcaíno fingido*, pp. 100-102.

Desde entonces, desprovista de ese medio tan poderoso, la prostituta había de valerse sólo de sus propios encantos, al menos en teoría⁶³. Aunque aun quedaba el préstamo, denunciado en más de una ocasión. Cierta personaje contravenía las disposiciones de la pragmática con dos busconas. Una de las damas se excusaba por su tardanza, poniendo de relieve la dificultad de lograr el préstamo del coche:

*Bastante ocasión ha sido
venir en coche prestado.
Prometieronmele anoche;
pero es tan difícil cosa,
que la que es más generosa
dará un ojo antes que un coche.*

Sabiendo Liborio que Taida no tenía coche le regalaba uno y Flora se apuntaba a su uso, *que coche que es de mi amiga/ conmigo se ha de partir*⁶⁴. En el meollo de la cuestión estaba el problema de que el coche, hacía ascender socialmente a la puta de una forma intolerable para los cortesanos que se hacían con licencias esos días y la igualaba aparentemente con la mujer noble. De ello se quejaba Quevedo, tratando de una que había dejado el *trote*, el trato carnal, desde que iba encochada, y subía así de nivel social a ojos de todos:

*Hásela olvidado el trote,
después que don Garabito,
coche acá, coche acullá,
la sirve de porquerizo*⁶⁵.

⁶³ Recuérdesse que la Aldonza del entremés *Los coches*, al ser elegida como esposa por Vinoso prometía a sus amigas dejarles el coche para que con él pudieran *valerse de su talle y de su pico*, Benavente, *Entremeses*, Ch. Andrés, p. 78. Una letrilla satírica de Quevedo, probablemente de 1611, traía a otra buscona dispuesta a trabajar a destajo para ir encochada, jugando con la expresión *echar los caballos* a los coches y la enfermedad venérea llamada *caballo*, Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, t. II, nº 646, pp. 152-153. Para la fecha, p. 148.

⁶⁴ Tirso, *Tanto es lo de más como lo de menos...*, 1614, I, *passim*. Liborio generosamente ofrecía uno a ella también.

⁶⁵ Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, vol. III, nº 753, p. 12. Era fundamental alejar a la mujer de moralidad dudosa del uso del coche y de otros elementos de status. El mismo Quevedo, en una obrita probablemente anterior a 1615, mandaba que *la mujer a quien se le*

Mientras proseguía el debate que a la larga tuvo como resultado lograr el cierre de las mancebías, en la corte se pretendió fijar a las prostitutas a una zona de la ciudad, pero sólo se llegaron a limpiar ciertas calles de su presencia⁶⁶. A esa profilaxis social contribuyó ampliamente la literatura, que lanzó un sin fin de dardos contra las busconas más o menos encubiertas, intensificando a su manera la lucha contra la prostitución⁶⁷. Tuvo lugar entonces una denuncia feroz de aquellas pidonas o prostitutas, ahora confundidas del todo, que iban en coche⁶⁸ y si había sido Lope quien más se significara en la lucha de estos años contra los advenedizos encochados, fue Quevedo quien más beligerancia mostró contra las busconas. Sobre sus técnicas y modos ilustraba en un famoso soneto:

*Paréceme que van las Cardenillas
pidiendo para dulce a los ingleses,
y que se zurce a un coche de franceses
la Vera, y que los chupa las canillas.*

Otras mostraban su ansia de subir al coche, mientras una cuarta iba en silla,

*Las Castillos, podridas y amarillas,
me parece que escalan portugueses,
y que entra, echando tajos y reveses,
la Faxe, por la Puente, en angarillas.*

conociere alguna liviandad con fraile, quede inhábil de traer seda, llamarse don, ni andar en coche hasta la cuarta progenie, Quevedo, *Premáticas y reforma de este año de 1620 años*, C.C. García Valdés, *Prosa festiva completa*, p. 348, e I. Arellano, "La premática de 1620 de Quevedo: Textos e hipótesis", *Revista de Literatura*, 94, 1985, pp. 221-237.

⁶⁶ E. Villalba Pérez, "Notas sobre la prostitución en Madrid a comienzos del siglo XVII", en *AIEM*, T. XXXIV, 1994, pp. 509-511 y 514-517 y "Delincuencia, marginación social y control del orden público en el Madrid del siglo XVII", en *El Madrid de Velázquez y Calderón...*, vol. I, pp. 177-180. En 1609 se había prohibido ir a los silleteros ofrecerse en la Plaza de Santa Cruz, dificultando el acceso a sus servicios a los vecinos de los barrios de San Sebastián y Lavapiés, en los que trabajaban las prostitutas, véase capítulo 11 § 2.1.1.

⁶⁷ M^a G. Profeti, "Mujer libre-mujer perdida: una nueva imagen de la prostituta a fines del siglo XVI y principios del XVII", en *Imágenes de la femme...*, p. 205.

⁶⁸ El lacayo Fabio exclamaba: *La buscona, a pie o en coche,/ dire, por hacerlas graves,/ que crió Dios muchas aves/ que se sustentan de noche*, Lope, *Nadie se conoce*, 1615-1621, NRAE, t. VII, p. 685.

Los versos finales incidían en la abundancia de busconas y en el coche inmerecido.

*Muchas carrozas rebosando dueñas;
toda pura buscona en coche ajeno;
señorías y limas por regalo*⁶⁹.

En resumen, a finales de la década de 1610 y comienzos de la de 1620, la corte

⁶⁹ Quevedo, soneto, *Al día del Ángel en la Puente*, en *Poesía original completa*, p. 595-596, nº 584. Los que podían, iban a la fiesta del Ángel en coche, que es precisamente lo que anhelaban las Cardenillas y las Castillos, aunque la Faxe, parecía no haber encontrado vehículo e iba en silla. Quevedo traía también a la buscona desesperada por ir en coche que acudía al préstamo sin éxito, mostrando el castigo merecido, la exclusión social de los espacios públicos:

<i>Escudero.</i>	<i>Dice el embajador que le prestara si ayer se le pidieran. El letrado dice que un rocín está clavado. Don Lesmes, que le pesa, y que se holgara. Nególe el veinticuatro, cara a cara.</i>
<i>Buscona.</i>	<i>¿Y es mañana el Sotillo? ¿Habéis hablado a doña Clara por lugar prestado?</i>
<i>E.</i>	<i>Quince moñosas lleva doña Clara.</i>
<i>B.</i>	<i>¿Qué dijo el ginovés?</i>
<i>E.</i>	<i>Dábase al diablo.</i>
<i>B.</i>	<i>A cambio, como a mí, me dio su broche.</i>
<i>E.</i>	<i>Estando en casa se negó don Pablo.</i>
<i>B.</i>	<i>¿Sabéis de alguno por aquí con coche?</i>
<i>E.</i>	<i>San Antón tiene coche en el retablo.</i>
<i>B.</i>	<i>Bien decís; pues pedídselo esta noche: que yo por ir en coche iré en cochino, pues aun me faltan coches de camino.</i>
<i>E.</i>	<i>En jamugas, tapada de medio ojo, puedes ir y vengarte de tu enojo, con carpeta tendida y sombrerillo.</i>
<i>B.</i>	<i>Asnos llevan al rollo y no al Sotillo. Coche ha de ser; en busca de uno apeldo, aunque le aguarde al paso de un regüeldo.</i>

Quevedo, soneto, *Buscona que busca coche para el Sotillo la víspera*, en *Poesía original completa*, p. 594, nº 582. Obsérvese que la mayoría de los encochados eran los que proponía la ley: el embajador, el letrado, el veinticuatro, el genovés y unos supuestos caballeros: don Lesmes, doña Clara y don Pablo. La expresión *clavado*, excusa para no prestar el coche del letrado, se refería a que el caballo estaba herido por el clavo de una herradura. El coche de San Antón era el cerdo que acompañaba a este santo en la iconografía europea. Los asnos iban al rollo porque era en asno como se sacaba los delincuentes a la vergüenza. Otra crítica a las busconas, en este caso aliadas con los cocheros en el pedir, se leía en el madrigal *A una buscona que andaba siempre en coche, y pedía a todos para dar al cochero*, escrito presumiblemente por Benavente, en Ch. Andrès, *Luis Quiñones de Benavente. Entremeses*, Madrid, 1991, pp. 243-244.

estaba llena, según los testimonios literarios, de estos personajes malignos y piráticos, mostrando, aparentemente, el escaso éxito de las medidas contra las prostitutas⁷⁰ y contra los que pretendían ascender socialmente en general. El coche deshonesto devenía tópico extendidísimo, aviso para todo tipo de féminas:

*Por la corte en los coches
se vende carne
y ya es carnicería
cualquier calle⁷¹.*

⁷⁰ Barbadillo denunció la mezcla social en la calle Mayor asimilando a las busconas con seres demoníacos:

*Por allí baxan seys coches,
y el uno dellos encierra
tres mercedes, dos Vusías,
con otras dos Excelencias.*

*Son muy antiguas mercedes
los dos, y mucho desean
renunciarlas, aunque antiguas
a dos Vusías modernas.*

*En el que se sigue vienen
dos damas pelimorenas,
peliblancas solían ser,
demonios son las recetas.*

*Los blancos dientes descubren
con una guarnición negra,
mala gala para boca
aunque blanco y negro sea.*

*Házeles la retaguarda
una carroça Pigmea,
portatil brinco y melindre
tirado con cuatro ruedas.*

*Más ocupada que grande,
tan limpia como pequeña,
por Dios que tener merece
un camarín por cochera.*

Barbadillo, *Romance* incluso en sus *Rimas castellanas*, en Simón Díaz, *Fuentes...*, p. 179. A la línea de Barbadillo se sumó gustoso Castillo Solórzano, convirtiendo los coches en naves, así en un romance de 1624, titulado *A la fiesta de Santiago el Verde, en el Sotillo de Manzanares de Madrid*, Sánchez Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña*, p. 119 y en sus *Jornadas alegres* de 1626, Simón Díaz, *Fuentes...*, pp. 204 y 207.

⁷¹ Cfr. J. Monreal, *Cuadros viejos*, p. 107n. Según Monreal se trataba de un dicho popular del siglo XVII. Parece tuvo cierto éxito pues lo repetía en 1620 Cristina trayendo a *aquel licenciado poeta que los llamó "portatil carnicería"*, *El coche mendigón*, *passim*.

Muestra de la intensidad de ese asalto a los vehículos representativos por parte de mujeres plebeyas es que también se criticó el que usaran las sillas de mano⁷². En torno a 1620 aparecían pícaras o personajes apicarados sirviéndose de la silla para aparentar, excelente instrumento de ascenso social por la vía rápida porque costaba menos que los coches. De una dama se decía que era *de las gallardas de la corte de estrados largos, esclavas berberiscas, escuderos y silla*⁷³. Doña Pestaña, una pícarra que hacía de viuda, tenía una silla negra, con la que salía discretamente y en contadas ocasiones y doña Quiteria aseguraba no poder prescindir de una silla *en que yo vaya a pagar visitas* porque esto era *tan forzoso como el comer*⁷⁴.

2. 3. EL TRIUNFO DE LA PÍCARA EN COCHE, 1630-1650

⁷² Algún testimonio acusaba a las putas de usar de ellas, cuando también lo tenían prohibido. Salinas aludía al mal francés, la sífilis, mientras traía a un personaje preguntando:

*Que ninpha es esta Martín
tan achacosa, y bubátil,
q en rica silla portatil
brilla frances faldellín?
Cosa del gran paladin
de francia parece Andres,
de los francos pares es
el par, que la lleva en peso,
y ella rompe demas por eso
buen frances, y mal-frances.*

Salinas, A *una mujer de buen pelo que bien aderezada con un faldellín frances, fue llevada en una silla de manos, por dos franceses, a curarse al Hospital de las bubas, de donde era el Author Administrador*, BPR III/ 1148 f. 38v. Quevedo clamaba también contra las sillas en las que iban personajes de dudosa moralidad,

*Ya los pícaros saben en Castilla
cuál mujer es pesada y cuál liviana,
y los bergantes sirven de romana
al cuerpo que con más diamantes brilla...*

Quevedo, *Soneto*, en *Poesía original completa*, pp. 547-548, n° 515.

⁷³ Salas Barbadillo, *El caballero puntual*, p. 58.

⁷⁴ Otros dos pícaros que tomaban casa en Madrid compraban silla a fin de aparentar, con la que se salía *muy a lo encubierto y a misa*, A. Liñán y Verdugo, *Guía y avisos de forasteros que vienen a la Corte, 1620*, E. Simons, Madrid, 1980, pp. 135, 157 y 160.

Desde el punto de vista del uso del coche encontramos ciertas diferencias entre las pícaras prototípicas, es decir *La pícara Justina*, *La hija de Celestina*, *Teresa de Manzanares* y *La Garduña de Sevilla* y varias de sus sucesoras. En *La pícara Justina* el coche aparecía muy escuetamente⁷⁵. En *La garduña de Sevilla*, Estefanía tomaba un coche por su cuenta y en él llegaba a Sevilla y Rufina y su galán concertaban uno en Carmona para ir a Madrid, pagando los dos principales lugares dél⁷⁶. En *Teresa de Manzanares*, el coche ni siquiera aparecía. La pícara más encochada de todas fue sin duda, la protagonista de *La hija de Celestina* de Barbadillo, que anduvo en carruaje con frecuencia ya desde su pubertad, pues siendo *mozuela de doce o trece* era ya *tan bien vista de la corte, que arrastraba príncipes que, golosos de robarme la primera flor, me prestaban coches*, como contaba. De ahí le vino su aprendizaje, que le llevaba a servirse de los vehículos para sus fechorías⁷⁷.

Pero si estas pícaras usaron del coche con relativo éxito, sus sucesoras lo hicieron con mucho más. A partir de los años 1630 y hasta mediados de siglo aproximadamente, la buscona que hemos visto se había modificado considerablemente y había alcanzado un protagonismo inédito. La nueva *dama encochada*, descendiente de la antigua pícara, disfrutó del coche como nunca antes. La sucesora de la pícara era la buscona o la pedigüeña, personaje que a diferencia de la prostituta, marginal pero reconocible, se encubría característicamente de una capa de honorabilidad y se servía del engaño para poder medrar.

⁷⁵ Justina hablaba de un carro o carreta de estudiantes y decía que *como le enramaron a él [el carro] y a la mula, no le conocí, porque entonces no me entendía con carricoches rameros*. Algo después se decía de una mesonera, *gorda y repolluda*, que sus anillos eran verrugas, *que parecían botones de coche en cortina encerada*, F. López de Úbeda, *La pícara Justina*, 1605, A. Rey Hazas, Madrid, 1977, vol. I, pp. 286-287 y vol. II p. 553.

⁷⁶ Castillo Solórzano, *La garduña de Sevilla*, pp. 8 y 63-64.

⁷⁷ Barbadillo, *La hija de Celestina*, p. 47. A un galán avisaba que *era mujer casada y la esperaba una legua de Madrid su marido en un coche de rúa*. De ella y de la Méndez se decía que como *mujeres criadas en el ocio de los deleites y puestas en las malas costumbres la Corte*, para ir de la casa a la iglesia o *venía la silla o rodaba el coche*. Gracias a un amante que la regalaba abundantemente, *sustentaba un coche por su servicio, que todos los días, por las mañanas a las siete, y por las tardes a las dos, se le clavaba a su puerta por si quería salir de casa*, *ibidem*, pp. 75, 92 y 140. Con unas amigas que se lo prestaban iba un día a la comedia, otro al Prado o a la calle Mayor puesta al estribo, *donde mirando a unos y riéndose con otros, no despidiendo a los que se llegaban a conversación, empezó su labor*, *ibidem*, p. 138.

Estas pícaras encochadas estaban retratando el triunfo de la usurpadora. Entre las primeras y ellas, se había operado un cambio sustancial: engañaban a base de trazas y ocultaban su personalidad mediante la usurpación de otra. La tapada y la pidona vivían de los hombres gracias a su belleza a su astucia y a su personalidad fingida de damas de la corte. A diferencia de las putas, oficio deshonesto pero fácilmente identificable, las herederas de las pícaras aparentaban alcurnia o bienestar económico y frente a los nombres villanos o apodos degradantes, anteponían el tratamiento de doña. La mayor parte eran mujeres que se establecían en la corte o en una gran ciudad, a la que llegaban huyendo de un pasado de pobreza, viviendo al día sin descartar el robo ni el comercio sexual, pero con apariencias de honradez. La mayoría eran descritas por los autores con ambigüedad deliberada respecto de sus actividades, señalando sobre todo, los perjuicios que se derivaban de su trato⁷⁸.

En lo que hacía al uso del coche, las pícaras posteriores a 1630 estaban reflejando la culminación de su institucionalización y el comienzo de una nueva época. La fiscalización, palpable desde los años 1630, estaba permitiendo su uso a elementos sociales de sangre plebeya disfrazados de personas con medios, como metaforizaba esta nueva dama. No en vano, esta aparecía como la quintaesencia de la ladrona, como se aprecia en la novelita *Las Harpías en Madrid y coche de las estafas*⁷⁹, que traía como ninguna obra literaria de la época

⁷⁸ M. S. Arredondo, "Pícaras. Mujeres de mal vivir en la narrativa del Siglo de Oro", *Dicenda. Cuadernos de filología hispánica*, n° 11, 1993, pp. 11-33. Estas cortesanas eran modificaciones estereotipadas de la pícaro genuina, como las cuatro damas de *Las Harpías* y otras cada vez más tópicas y despersonalizadas propias de la literatura de la segunda mitad del XVII, como las que aparecían en *Los peligros de Madrid*. Para esta autora había una diferencia entre las 4 figuras prototípicas de la pícaro y las demás damas protagonistas literarias posteriores. La dama cortesana acababa por imponerse sobre una protagonista singular y compleja, cuyo triunfo económico, social y amoroso era siempre conflictivo. Los narradores de la segunda mitad del XVII no aceptaban el protagonismo femenino de la pícaro, pero utilizaban a la dama cortesana para la pincelada costumbrista, a través de temas como los coches, los chapines, la carestía, etc, *ibidem*, p. 32. Desde un punto de vista estrictamente literario, era palpable la decadencia del personaje, pero desde nuestra perspectiva interesada en la valoración del uso del coche, son tan interesantes los personajes acartonados y faltos de sustancia de los epigones picarescos como las pícaras mismas.

⁷⁹ A. de Castillo Solórzano, *Las harpías en Madrid y coche de las estafas*, 1631, edición de P. Jauralde Pou, Madrid, 1985. También Arredondo, "Pícaras. Mujeres de mal vivir...", pp. 30-31. Desde el título se avisaba de la condición de las protagonistas; recordemos que Covarrubias describía a las harpías como el símbolo de las usurpadoras de haciendas ajenas, de las que arruinan y maltratan, de las ramera que despedazan un hombre, glotonándole su hacienda y robándosela, Covarrubias, *Tesoro*.

el tema del coche como instrumento del engaño⁸⁰. Colocada en el contexto del debate anti-coche del momento y en la trayectoria de Solórzano, la novelita adquiriría una dimensión muy interesante⁸¹. A diferencia de la buscona anterior, de la prostituta, la pícara o cualesquiera otras mujeres que se alzaban con el coche injustamente, las protagonistas de *Las Harpías* tenían un nombre, no montaban en coche de forma ocasional y sobre todo, lograban servirse de éste para convencer acerca de un falso status social que les permitía robar y asegurarse un futuro⁸². Los personajes de la novelita podían ser el trasunto del alzarse con coche por parte de una segmento social al que era dable confundir el dinero con el honor, ese que se estaba haciendo con coche desde los primeros años de la década de los 1630 pagando por él. Pero también podían personificar a aquellos otros que sin medios ni sangre lograban usar el coche o a aquellos otros que sin licencias pero con medios, mantenían uno. En el contexto de esos años, cuando se estaban dando escasísimas licencias (poco más de 30 en 1628, otras tantas en 1629 y no más de 13 para el bienio 1630-1631⁸³), la obrita metaforizaba que el coche en sí, y nunca más claramente, era el instrumento del engaño, de la estafa, como la que consumaban los que, sin sangre o sin medios para ello, se montaban en él sin freno y sin castigo.

Por lo demás, la historia era hartó simple, cuatro mujeres jóvenes muy hermosas

⁸⁰ El engaño era el ascenso social, el parecer lo que no se era, como significaba certero un autor para quien la movilidad física mediante el coche era trasunto de la movilidad estamental y viceversa:

¿Porqué en las mujeres los pies han de pedir jamuga? la jamuga estrado? el estrado silla? la silla coche? Y porqué ha de comprar coche, quien no tendrá mañana para comprar un cochino?

C. Gómez Tejada de los Reyes, *León prodigioso. Apología moral entretenida, y provechosa a las buenas costumbres, trato virtuoso y político*, 1636, BNM R 172, f. 41r.

⁸¹ Solórzano había clamado años antes contra el coche de las busconas y había hecho al coche instrumento del demonio repetidas veces (en las *Jornadas alegres*, pp. 204, 207 y *Lisardo enamorado*, pp. 184, 327, escritas en 1626 y 1628). En 1631, un personaje tan vinculado a la aristocracia -era criado del marqués de los Vélez- difícilmente podía dejar encocharse impunemente a estos personajes.

⁸² No deja de ser interesante que al menos aparentemente, triunfaran en sus correrías. No sabemos si Solórzano tuvo en mente escribir *Los vengadores de las estafas* que anunciaba al final de su libro o fue recurso tópico, *Las harpías*, p. 191.

⁸³ Por cierto, en 1630 de las 9 licencias que conocemos, 3 eran para correspondientes de banqueros portugueses, AHN Consejos Leg. 13195/ nº 32, 46 y 53.

procedentes de Sevilla se instalaban en Madrid, donde pronto frecuentaban en coche prestado sus mejores calles. De forma casual, lograban hacerse con un vehículo⁸⁴ con el que podían aparentar un alto status. Con toda claridad lo expresaba Teodora, que la noche del suceso había dormido poco, hallándose *señora de un buen coche*:

*Toda nuestra felicidad y descanso consiste en conservar este coche y que la Corte nos juzgue poderosas y con hacienda para poder sustentarlo; ésta nos falta, del mismo coche ha de salir su conservación y muchos más provechos... este coche, disfrazado con dos cubiertas y conducido por dos tiros de caballos, diferentes de los que ha tenido, podrá servir de cubierta de nuestras casas y de dar autoridad a nuestros embelecados... A cada una aviso que... deste coche ha de hacer con su cara y luego con su astucia un rendimiento tal, que dél redunde una provechosa estafa*⁸⁵.

Efectivamente, su belleza, sus malas artes y el coche ayudaban a las damas a culminar sus estafas; la primera de ellas, la de Feliciano, consumada con un milanés al que sacó más de 2000 escudos, Luisa, la segunda engañadora, estafó a un genovés venido a España a colaborar en unos asientos más de 2000 ducados. Constanza llevó a cabo la tercera con un cura al que robó 1500 escudos y el cuarto y último timo fue ejecutado por Dorotea a un caballero andaluz al que robó más de 2500 escudos⁸⁶. Tras estos fraudes, las damas se fueron a Granada donde se olvidaron de sus embelecados.

Años más tarde, en 1646, aparecía otra obra en la que las busconas se servían nuevamente de los coches como instrumento del engaño, la novela de Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*. El propósito del autor era *advertir de los peligros femeninos a los lectores incautos*. Estos peligros se resumían en un gasto incesante debido a la abundancia y el acoso de las pedigüeñas de la corte. Entre ellos, el coche, usado por todas las busconas que podían hacerlo⁸⁷. El caso más

⁸⁴ En una fiesta celebrada en el convento de la Santísima Trinidad se enamoraba de Luisa un caballero cordobés que ponía a su disposición uno de sus coches con *cuatro caballos*, de tal manera que *le tenían como por suyo, pues todos los días paseaban por Madrid en él*. Asesinado el caballero, las damas se quedaban con el coche, lo llevaban a una cochera algo distante de aquellos barrios y ponían a recaudo los caballos, Solórzano, *Las harpías*, pp. 52, 61, 65-66.

⁸⁵ *Ibidem*, pp. 66-67.

⁸⁶ *Ibidem*, pp. 95-98, 128-131, 158-160 y 187-189 respectivamente.

interesante era el de doña Rutilia, que trabajaba en los comercios de la calle Mayor, donde gracias a la multitud y los carruajes cambiaba de identidad para engañar a sus víctimas, como hizo con don Policarpo. Este le había prestado su coche, pero ella quería darle esquinazo por estar en tratos con un sevillano. Para ello acordaba con doña Urraca de Guzmán que cambiaran los coches entre sí pues don Policarpo, por haberla visto sólo una vez, no las había de distinguir. Después de que doña Urraca desplumara al caballero en una tienda, le perdía de vista. En la confusión, las damas cambiaban los coches. Doña Urraca encontraba a don Policarpo del que se aprovechaba haciéndole gastar de nuevo:

Hacíase Eneas la señora con Policarpo, para ser Nerón con su dinero. Acaricióle y, arrimándole a un figón, le mostraron semblante empanado cuando él estaba empenado,... Mas, sin poder resistillo, dijo doña Urraca: - A propósito es el tiempo para unas empanadas inglesas.

Las damas del coche comían a costa del caballero y aun doña Urraca le insinuaba que tenía noticia de lo que le acababa de suceder, conociendo este que había sido engañado⁸⁸. En definitiva, el uso del coche permitía ampliar las posibilidades de esta buscona, que podía aparentar ser señora, que podía engañar o pedir en él y que nunca había dejado de ser un personaje pirático en su coche-nave⁸⁹.

⁸⁷ De Bitrubia sabemos que tenía coche mañana y tarde gracias a que *tenía una honrada correspondencia con un hombre de caja, porque le daba la de un coche para el Prado todos los días festivos*. También estaba bien con el alma de un cochero, por que, *mientras su amo oía misa, se le llevase por la mañana*, Remiro de Navarra, *Los peligros de Madrid*, pp. 86 y 88. Sin embargo, doña Terencia de Aragón, experta en desplumar incautos en fiestas de la corte, no tenía éxito en su aventura. En el Sotillo no conseguía quitarse a los galanes de turno, a los que tampoco lograba sacar nada de valor. Al dejar el Sotillo y tratar de subir la cuesta de Toledo, los animales del coche no tenían fuerzas:

Llegaron, arrastrando caballos y coche, a besar el pie a la alteza de la cuesta de Toledo y, viendo lo proclive della, tragarón más espuma que vierten las mulas de los canónigos. Aunque los meneaba el cochero, no les podía menear. Era lo mismo hablalles con el azote que con la lengua, hasta que dos mulas que tenían allí unos mozos, expertos en lo que contece tales días, mirando la justicia que tenían los caballos en no subir la cuesta, les impartieron su favor y ayuda. Arribaron consigo hasta el llano y, como si doña Terencia no hubiera querido tirar, la tiraron a ella los mozos, por la flojedad de sus caballos, dos reales de a ocho.

Era una burla de la buscona encochada, tono que predominaba en su aventura. Casos como este habían dado lugar a que algunas damas de la corte escarmentadas avisaran cinco o seis meses antes que llegue el día que el coche que ha de buscárseles sea libre de quedarse en los pantanos y cuestas, *ibidem*, p. 83.

⁸⁸ *Ibidem*, pp. 122-125 y 127-129.

3. LA DEMONIZACION DEL COCHE Y LA MUJER

La demonización del coche fue un proceso concomitante con la general descalificación de su uso que llevó la denigración del coche y sus usuarios hasta el extremo. Lo demoníaco del coche se avistó bien pronto, en torno a

⁸⁹ El pedir era un tópico entre las busconas, que se vio aparentemente facilitado desde el coche. Así se decía que al ver los galanes coche de damas cerca de tienda de mercader *huyen dél como de lugar apestado*, Castillo Solórzano, *Las Harpías en Madrid...*, p. 161. Unas endechas decían de la dama pidona montada en coche: *Su deidad reside/ en tribunal coche,/ y desde el condena/ lucidos doblones*, En E. Juliá Martínez, Jacinto Alonso Maluenda, *Cozquilla del gusto*, I, Madrid, 1951, p. 65. Véase también la dama que esquivaba a los hombres que se acercaban al coche precisamente con el truco de pedirles:

*Muchos son, amigas mías,
los piratas y cosarios
que en torno de mi belleza
surcan el golfo del Prado.
Apenas del puerto mío
las dos áncoras levanto,
y la nao de mi hermosura
se pone vergas en alto.
Cuando cercando mi coche
(que es mi nao) a un tiempo hallo
que hacen señal que me rinda
las naves de pie de palo.
Las naves de España allí
disparan por el costado
versos que me dan asombro
y no me dan sobresalto.
Mas como saben que soy
nave zorrera, disparo
un pido, con que echo a fondo
a un tiempo todas las naos.
Y si algún navío rindo
me lo llevo remolcando
a la isla Confiteria
en el golfo de Leplanto.*

Rojas Zorrilla, *Abre el ojo*, BAE, 54, p. 127. El tópico del coche como nave vino a mostrar nuevas características de esta buscona pediguña deseosa de salir de su espacio social. Una de estas no quería dejar lugar sin ver de la corte:

*Y cosaria de Venus,
en un coche
descubría el bajel a media noche,
y le alcanzaba, como buen pirata,
del río Marañon al de la Plata.*

Antonio Henríquez Gómez, *El siglo pitagórico...*, 1644, p. 100. La equiparación de los coches con barcos y de las damas con piratas, que hemos visto en buena parte de estos testimonios, pervivió largo tiempo, véase un anónimo poema de 1670 que describía el mar madrileño y las formas de actuación de los corsarios, *Descubre Euterpe la calle Mayor de Madrid, el día de San Miguel, en Delicias de Apolo, recreaciones del Parnaso, por las tres musas Urania, Euterpe y Calíope*, Sánchez Alonso, *Impresos de temática madrileña...*, p. 366

1590, pero devino importante en la primera década del Seiscientos, poco antes de la reforma de 1611 y sobre todo en los años 1620-1630, cuando alcanzó su punto álgido. El tema volvió a conocer nuevas aportaciones que remataron lo demoníaco del coche y la mujer entre 1660-1670, siguiendo muy cercanamente la estela demonizadora que sacudió Castilla⁹⁰. Esta demonización se hallaba en íntima relación con los momentos de más intenso asalto al coche o con los de más intenso cierre en torno a su uso, mostrando su papel como adoctrinador social.

3. 1. LA DEMONIZACIÓN DEL COCHE HASTA 1620

Entre 1590 y 1611 aproximadamente, surgieron todos los tópicos sobre el coche demoníaco⁹¹. En torno a su origen demoníaco se fueron tejiendo una serie de elementos también inconfundiblemente teñidos de lo diabólico, que impregnaron aun más indeleblemente el vehículo, en particular sus más débiles eslabones, los criados que trabajaban con él y las mujeres que con él rompían los estrechos moldes de una estructura social patriarcal y misógina. Si la vinculación con lo demoníaco de las cuabras era una realidad de larga tradición, la homonimia con los cerdos, la asimilación del coche a las alcahuetas, la conversión del coche en barco de pecadores -o dueñas, viejas, putas y feas- que surcaba la urbe (ella misma alegorizada como espacio infernal), la asimilación del coche con el carro de Plutón y la intensísima demonización de cocheros y mozos de sillas, fueron elementos que, añadidos paulatinamente a la valoración del coche, contribuyeron a que este fuera desde todos los puntos de vista, cosa del demonio. El proceso cuajó en los años de la pragmática permisiva del 1600. Esta demonización tuvo lugar a todos los niveles; desde los escritores cultos al refranero, pasando por las creencias populares y las hagiografías, en todos los ámbitos imaginables, el coche, algunos de sus usuarios y todos sus conductores, fueron vistos como instrumentos

⁹⁰ Adelina Sarrón, *Beatas y endemoniadas*, pp. 135-136.

⁹¹ En las dos últimas décadas del siglo XVI y durante la primera mitad del siglo XVII el demonio se hizo omnipresente en todos los procesos contra quienes llevaban a cabo prácticas heterodoxas. Desde 1580 empezó a verse una verdadera obsesión con el demonio. Cualquier desviación de la práctica religiosa marcada por la Iglesia, era expresión de la acción del demonio en el seno de la comunidad de los fieles, A. Sarrión Mora, *Beatas y endemoniadas...*,

del demonio⁹².

3. 1. 1. Los primeros testimonios sobre el coche demoníaco y el coche alcahuete

En los años iniciales el uso del coche, la demonización de los vehículos no fue muy intensa. Es cierto que el infierno ya se vislumbraba en los versos de Horozco, que acusaba a las mujeres que iban en coche de sancocharse, es decir de quemarse, tanto por efecto del ardor erótico como por condenarse. Lo mismo repetía algunos años más tarde Pineda⁹³. También Góngora asimilaba la corte y sus coches al infierno⁹⁴, pero la demonización verdadera se inició a partir de 1590 y una década más tarde lo demoníaco del coche en sus múltiples facetas fue convertido en el argumento a la medida del desorden social y moral que se experimentaba en esos tiempos.

Dentro del amplio conjunto de temas demoníacos, uno de los más importantes fue la equiparación del coche con la alcahueta, surgida ya en 1594. Guillén de Castro lo traía en una sátira a los coches, recordando la prohibición de 1593 de ir en coche con menos de 4 caballos:

pp. 195 y 208-209.

⁹² También en otros ámbitos geográficos, véase la obra del inglés Thomas Dekker, *The Seven deadly Sins of London drawn in seven several coaches, through the seven several gates of the City; bringing the plague with them*, 1606.

⁹³ Consideraba positivamente la pragmática de 1578 prohibiendo los coches *porque mujeres encochadas no diesen en juzgar de soncochadas*, Juan de Pineda, *Diálogos familiares de la Agricultura Cristiana*, BAE, 162, p. 272.

⁹⁴ En 1588 el poeta cordobés escribía contra los ministros que se embarazaban con el coche:

*El triste perrinchón en el gobierno
de una tan gran carroza se embaraza;
grítale el pueblo, haciendo de la plaza
(si allá se alegran) un alegre infierno.*

B. Cipijauskaité, *Sonetos completos*, p. 163. Otro soneto decía más crudamente:

*Una vida bestial de encantamiento,...
carrozas, lacayos, pajes ciento,...
esto es Madrid, mejor dijera infierno.*

Citado por Deleito, *Sólo Madrid...*, p. 259.

*Por cuan extraños caminos
 todos los coches infaman
 sus renombres peregrinos,
 pues unos, coches se llaman
 y otros se llaman cochinos.
 Y el que es de más calidad
 con muchas bestias conviene
 que vaya por la ciudad;
 pues tiene el coche que tiene
 más bestias, más gravedad.*

*Mas donde están limitadas,
 mucho estas faltas se miran;
 con todo hay bestias sobradas,
 pues si faltan las que tiran
 sobran las que son tiradas.
 Este coche mujeril
 por la mula, talle y pausa,
 le llaman guitarra vil
 de cuatro órdenes que causa
 desórdenes, cuatro mil.*

*Porque su curso le inclina
 a andar de viejas cargado
 en forma tan peregrina,
 que no son sino tablado
 de la madre Celestina.
 Por donde queda probado
 ser guitarras verdaderas,
 que de viejas han quedado
 con solas cuerdas terceras,
 y las demás se han quebrado.*

*Mas, pluma, pues me provocas,
 bien es que tu estilo pierdas
 diciendo en esto que tocas,
 que no son terceras cuerdas
 porque son terceras locas.
 Eso si adelante pasa
 lo que yo les veo hacer
 tan sin medida y sin tasa,
 cuerdas serán menester
 para atarlas en su casa⁹⁵.*

⁹⁵ Guillén de Castro, *Sátira a los coches de una mula que llaman por mal nombre Guitarra*, 1594. J. L. Canet, E. Rodríguez y J. L. Sirera, *Actas de la Academia de los nocturnos*, Valencia, 1990, vol. II pp. 294-295. Guillén de Castro traía una rebuscada serie de juegos de palabras basados en la guitarra, que venían a significar que el coche era el lugar de la deshonestidad, que las viejas celestinas que iban en él habían perdido la cordura y que merecían que se les impidiera salir de casa. Un coche guitarra vil de cuatro ordenes, que causaba cuatro mil desórdenes, podía

El motivo continuó con mayor fuerza desde 1600. Lope incidía en el tópico del coche encubridor en varias de sus comedias de esos años⁹⁶, pero fue Cervantes quien más pertinentemente comparó el coche con el alcahuete en *El licenciado Vidriera*, novelita compuesta en torno a 1604-1606, cuyo protagonista al oír que se sacaba a azotar a una alcahueta, respondía,

-Si dijeras que sacaban a azotar un alcagüete, entendiera que sacaban a azotar un coche⁹⁷.

Quevedo retomaba el tema poco después, ya en 1608 en el sueño del *Infierno*⁹⁸, pero sobre todo en su conocida sátira a los coches, donde ironizaba con su registro ordenado en 1611. El primero de los que aparecían era una sentina de

entenderse siguiendo a Covarrubias, como un vehículo de personajes de baja estofa, como decía en su definición de guitarra:

Instrumento bien conocido y exercitado muy en perjuizio de la musica; que antes se tañía en la vigüela, instrumento de seis y algunas vezes de más ordenes. Es la guitarra, vigüela pequeña en el tamaño, y también en las cuerdas, porque no tiene más que cinco cuerdas, y algunas son de solo las quatro ordenes,

El coche, *tablado de la madre Celestina*, era una suerte de guitarra de poco valor que por viejo se había quedado con solo la tercera cuerda o con las cuerdas terceras. Estas terceras no eran —no estaban— cuerdas, sino locas, de ahí que fuera menester que las ataran y les impidieran salir a hacer más fechorías. Salinas decía de las cuerdas terceras que las mejores eran las de la tierra, con doble sentido, cfr. Pepe Rey, “Nominalia. Instrumentos musicales en la literatura española desde *La Celestina* (1499) hasta *El Criticón* (1651)”, en AA.VV., *Los instrumentos musicales en el siglo XVI*, Ávila, 1997, p. 79 y Adolfo Salazar, “Música, instrumentos y danzas en las obras de Cervantes”, y “La guitarra, heredera de la kithara clásica”, en *Idem*, *La música en Cervantes y otros ensayos*, Madrid, 1961, pp. 143-146 y 287.

⁹⁶ Doña Ana aseguraba que *un jardin y un coche/ encubren más que la callada noche*, Lope, *La inocente sangre*, 1604-1612, BAE, 52, p. 360. En otra comedia el marqués pedía un vehículo para ir de noche, *pues siempre de amores fue/ secreta capa la noche*, Lope, *El llegar en ocasión*, 1605-1608, BAE, 247, p. 81. Recuérdense los versos del romance de 1605 de Gaspar de Barrionuevo, tachando a los coches de encubridores, *Relación de las fiestas que la imperial...*, f. 80r.

⁹⁷ Cervantes, *El Licenciado Vidriera*, p. 126. El chiste venía a liberar la agresividad del Licenciado contra el placer sexual y los que lo organizaban, según Maurice Molho, “Una dama de todo rumbo y manejo. Para una lectura del *El Licenciado Vidriera*”, en L. López-Baralt y F. Márquez Villanueva (eds.), *Erotismo en las letras hispánicas*, México, 1995, pp. 387-406.

⁹⁸ Quevedo, *Infierno*, vol. I, p. 166. Véase la variante que Crosby señala acerca de un cochero que afirmaba haber llevado a muchos al infierno y no merecía ser castigado por los diablos a quien preguntaba si *eran mejores las alcaguetas que los coches*, respondiéndose, *pues guardense los diablos, que si faltan los cocheros, se han de morir las penas de hambre y en el infierno ha de aver carestía de condenados*, *Infierno*, vol. I, p. 480 y vol. II, p. 1171.

vicios:

"Acúsome en alta voz
 (dijo) que ha un año que sirvo
 de usurpar a las terceras
 sus derechos y su oficio.
 "Que he sido caballo griego,
 en cuyo vientre se han visto
 diversos hombres armados
 contra Helenas, que han rendido.
 "Que cien fembras y varones
 he llevado y he traído,
 de día por los jarales,
 de noche por los caminos.
 Que he visto quitar la pluma
 a mil tiernos palominos;
 y, sin que lleguen al sexto,
 penалlos en tercio y quinto⁹⁹."

Desde 1611 el motivo se convirtió en lugar común¹⁰⁰ y tuvo amplio eco, sobre todo hacia comienzos de 1620¹⁰¹. El coche mismo era premio para quien había de

⁹⁹ Quevedo, *Satira a los coches*, pp. 1087-1088.

¹⁰⁰ El conde de Guimerán, noble aragonés, escribía por estas fechas:

Antes no avia quien no tubiesse dos cavallos y quien no se exercitarsse en ellos agora no ay quien los tenga sino un coche con mulas q no sirve sino de ser Alcaguete suyo y aun de su muger y de afeminarse en endar en ellos y no saber subir a cavallo.

Gaspar Galcerán de Pinos y Castro, *Cartapazio. Primera parte de algunas cosas notables recopilado por mi, D. Gaspar Galceran ... conde de Guimerán, vizconde de Evol y Alquer... comenzado en Çaragoça año 1600*, RAE Mss. 81 f. 56v. (La anotación podía haberse escrito en febrero de 1611). Quevedo volvió varias veces al mismo motivo, por ejemplo sobre una dueña escribió en un soneto:

*Más amiga de pícaros que el coso;
 más engañosa que el primer manzano;
 más que un coche alcahueta...*

Quevedo, *Epitafio de una dueña, que también puede ser de todas*, *Poesía original completa*, p. 551-552.

¹⁰¹ Véase que decían el rey y el gracioso:

Tomín.	Cuanto se mira es engaño; pues si hablaran aposentos y aun coches...
Rey.	¿Qué dices?
Tomín.	Digo,

hacer de celestina. Octavio prestaba el coche a la prima de su dama para que esta le facilitara los encuentros amorosos,

*si quieres que reciban
premio tus confianzas,
y gozes ocasiones, y esperanzas,
si acaso coche tienes,
y a proseguir amante te previenes
de mi prima el empleo,
cuantas veces intente tu deseo,
como el coche me envíes,
y de mi diligencia te confíes,
daré a tus pretensiones,
cuantas tu desearas ocasiones*¹⁰².

Era cuestión que iba más allá del motivo literario, pues como mostraba el testimonio del obispo de Bona, la equiparación del coche con la alcahueta no sólo

*Señor, que ayer me dijeron
que, lleno de piel y plumas,
por Nápoles, si fue cierto,
sacó un coche la justicia
con verdugo y pregoneros*

Lope, *El desdén vengado*, 1617, BAE, 250, p. 220. En otra comedia la pastora Firela llamaba carro al coche, Carlin, el pastor, le aseguraba que su nombre era carroza y aquella respondía:

*¿Nombre le dan de coraza?
Debe ser en profecía;
Porque ninguna carreta
Destas, aunque tachonada,
escapa de encorazada
por lo que tien de alcahueta.*

Tirso, *Esto si que es negociar*, 1618, II, p. 707. Las corozas eran los capirotos de papel que se ponían por castigo a las alcahuetas. Lope repetía sus dicterios de 1617 en 1622 trayendo a Bernabé que se quejaba de los muchos coches de la corte, pero felicitándose de que *por dicha por alcahuetes/ los sacan a la vergüenza*, Lope, *La nueva victoria de don Gonzalo de Córdoba*, 1622, BAE, 233, p. 315. Quevedo llamaba al coche *putería de alquiler*, en una carta al marques de Velada en la jornada a Andalucía realizada en 1624, C.C. García Valdés, *Prosa festiva completa*, p. 385. El mismo aconsejaba a la tercera cambiar de oficio porque *los coches se han alzado a mayores con la coraza*, y *espero verlos tirar pepinazos por alcahuetes*, Quevedo, *La Hora de Todos...*, p. 210. A las alcahuetas se les lanzaban hortalizas cuando era paseadas por las calles. Este tema se repetía en Zayas, uno de cuyos personajes clamaba:

*que a los coches pongan
corozas muy altas
por encubridores
de bajezas tantas.*

Zayas, *La traición en la amistad*, 1630, pp. 159-160.

era un mero recurso estilístico, era además un intento de conjurar un problema de moralidad pública que escapaba al control del poder¹⁰³.

3. 1. 2. Dueñas, feas, viejas y viudas en coche. El coche cerdo y el coche endemoniado

Otros elementos vinieron a contribuir de forma secundaria pero enriquecedora, a hacer del coche un enser del infierno y un instrumento del demonio. El animado trajín cocheril de después del 1600 animó la denuncia de los literatos de la temida confusión de los estados y del desorden moral, protagonizados por dueñas, viudas viejas y feas, consideradas en general, representantes del demonio¹⁰⁴. Lope clamaba contra las dueñas a propósito de sus quejas y mareos yendo en coche:

*¿Hay mula en carro de noche
que perfume tan grosera
los que van en delantera
como una dueña en un coche?
Pues lo que meten consigo
de trapillos y envoltorios,*

¹⁰² Antonio Hurtado de Mendoza, *Los riesgos...*, f. 118.

¹⁰³ El obispo decía,

no quiero que se me quede en el tinero una advertencia que como viejo a algunos años que traigo entre los ojos acuerdome de que en tiempos passados no avia casi mes en que la justicia no acotasse tres o quatro mugeres por alcahuetes, que sembradas por las parrochias de Sevilla tenían sus casas proveidas de toda la herramienta y alhajas necessarias que avian menester las personas que de socapa deseavan venir en conocimiento de si mismas, pues he advertido que se ha acabado de mucho aca la raça de aquestas buenas mugeres, sin que se vea que en un año se castigue ninguna porque los coches suplen esta falta abundantissimamente, i son oy dia los verdaderos alcahuetes, son unas ventanas portatiles adonde van asomadas de dia y de noche las mugeres casadas, y donzellas, a quienes los padres y maridos cierran las puertas, i aun clavan las ventanas de sus casas para que no se puedan asomar - con los coches abordan de noche en la alameda apostan en el paseo del Rio o de San Diego donde se han de encontrar, o verse al dia siguiente, i por ventura la noche y en conclusion si se hiziere la cuenta de los malos recados que en Sevilla suceden al fin de cada un año, tengo por cosa cierta que se vendra a verificar por tinta y pluma que de los ciento los ochenta han sido los coches, no solamente terceros sino garitas tambien en que se han executado. Bien veo que es con daño comun adonde quiera que ai coches pero en Sevilla donde son excessivos los calores y las mujeres en invierno ordinariamente comen puerco viene a ser mucho mayor que en otras partes como por nuestros pecados se ve por experiencia desde que se han usado coches.

Henry Bonneville, "Dos testimonios inéditos de don Juan de la Sal", pp. 118-121.

¹⁰⁴ Luis S. Granjel, *Los ancianos en la España de los Austrias*, Salamanca, 1996, pp. 138 y ss.

*pues, ¡qué olor! mil refitorios
no huelen como ellas¹⁰⁵.*

La mezcla social quedaba muy patente con aquellas dueñas y feas que convertían el coche en un esportillo, como explicaba el lacayo Zorrilla:

*Llamo al coche de ese modo,
cuando es zarandajas todo,
blanco verde y amarillo.
¿Un esportillo no viene
de la plaza y de el se saca
tocino, camero y vaca,
y hasta nabo y berza tiene?
Pues coches hay desta traza.
Una gorda viene aquí
tan vaca, que para mi,
no hay en el mundo mostaza;
viene una descolorida
como tocino de ijada,
y otra en berza transformada,
toda de verde vestida;
y de dos dueñas también
no falta nabo zocato;
mira si es propio el retrato¹⁰⁶.*

¹⁰⁵ Lope, *La cortesía de España*, 1608-1612, NRAE, t. IV, p. 350.

¹⁰⁶ Lope, *La cortesía de España*, 1608-1612, NRAE, t. IV, p. 363. Las feas tenían en común con viejas y dueñas su inutilidad en el mercado carnal y andaban como ellas cercanas al demonio, pues era un lugar común la fealdad del diablo. Contra aquellas que iban en coche clamaba Lope:

*Nerón ¿Coche?
Oton Será de algún senador.
Nerón Si es de damas, parte, Otón,
y dales dos picardías.
Otón Creo que son vecinas mías.
Nerón ¿Quién?
Otón Las de Mario Pisón.
Nerón ¡Oh, que feas! Tirarélas
cuatro pelladas de lodo.
Otón No las trates de ese modo;
que traen hacha y centinelas.
Nerón Démosles vaya.
Fenicio Eso sí.
Nerón ¡Ah, borrachas, picaronas,
arrugadas como monas!
¿Adonde os llevan así?
¿Vais acaso desterradas,
o a hacer alguna invencion?*

Todavía se criticó más a las viudas que iban en carruaje¹⁰⁷. Eran acusadas de medrar tras la muerte de sus esposos poniendo en entredicho su honestidad. Como aquellas dos de Lope, madre e hija recién enviudada, que salían en coche. El capigorrón Millán avisaba a Lisardo su nuevo status social, pues ya no era pobre como antes y si quería galantearle, debía advertir,

*que están ya los negocios muy trocados:
no pienses que es el tiempo que solía,
cuando en pobreza, aunque en virtud, vivía.
Sale en un coche negro, que parece*

*Guardaos que sepa Nerón
Que sois ninfas deportadas;
que os llevara a su palacio.*

Lope, *Roma abrasada y crueldades de Nerón*, 1594-1603, VIII, pp. 248-249. En otra comedia atribuida a Lope, se decía lo siguiente:

*Prudencia. Dame siquiera,
mira si mi amor es limpio,
solo un rosario de cocos.*
*Florencio. Aguárdame, te suplico,
ensartaré en una cuerda,
por servirte, cuatro o cinco
coches de damas muy feas
que vi en el Prado el domingo:
serán rosario de cocos.*
Prudencia. No me disgusta el arbitrio.

Lope, *Sembrar en buena tierra*, 1614-1619, p. 415. La fea requebrando pedía coche, río y fiambra/ tres enemigos de la faltriquera, Quiñones de Benavente, *El entremés nuevo de Juan Francés*, Cotarelo, *Colección de entremeses*, vol. II, p. 706. Véase la sátira de Lope contra las feas en su poema *A un coche de damas feas que iban al Soto* incluso en *Rimas humanas y divinas*, p. 1306.

¹⁰⁷ Contra ellas lanzó Lope sus dardos:

*A esta gallarda viuda
que tiene el alma de tigre,
en un coche vi una tarde
como tres mil serafines.
Iba subiendo del sol,
porque el sol iba a encubrirse,
aunque la cortina a veces
era a mis ojos eclipse.
Hícele una reverencia,
y ella con algún melindre
sacó del estribo fuera
todos los pechos de un cisne.*

Lope, *La viuda valenciana*, 1595-1603, VIII, pp. 537-538.

*un túmulo de un rey, la madre al lado,
que como una matrona resplandece
el reverendo bulto amortajado*¹⁰⁸.

Según mantenía fr. Antonio Marqus, en los coches no se veían *sino viudas, y viudas como mantenedoras de los gustos y viáticos del mundo*¹⁰⁹. Barbadillo pintaba en descendente degradación a las mujeres que iban al Prado en coche tachndolas de malhabladas, pidonas, figurones pintados y cohortes infernales. El juglar Marcelo cerraba la tremenda descripción con un coche *tan negro en lo exterior e interior, que parecía tumba* en el que iba cierta *viudilla*:

*Seguala un pajecillo bien enlutado, y el cochero lo iba tanto, que hasta en la cara le cupo no pequeña parte, porque era negro, y en el alma mucho más, considerándose esclavo. Ella, pues, en medio de este trágico aparato, iba tocada de modo que se le veía el cabello rubio, y colgada una joya de oro al pecho, por mostrarse en todas partes luciente; una gargantilla de perlas gruesas al cuello y unas arracadas de puzol en las orejas*¹¹⁰.

También eran demoníacas las viejas, criticadas acremente por ir en coche estando fuera del mercado erótico cortesano, como mantenía Cristina, que aseguraba que *indigna cosa* era que ocuparan el coche *las viejas caducas*, siendo este antes que nada, *una agradable invención para el servicio de los verdugados y chapines*¹¹¹.

La comparación del coche con el cerdo fue otra de las vías de demonización por cuanto este era considerado desde tiempo inmemorial un animal de estirpe infernal¹¹². Ya señalamos que la relación entre uno y otro

¹⁰⁸ Lope, *La mal casada*, 1610-1615, BAE, 34, p. 297.

¹⁰⁹ A. Marqus, *Afete y mundo mujeril*, p. 201.

¹¹⁰ Barbadillo, *El cortesano descortés*, 1621, en F. R. de Uhagón, *Dos novelas de D. Alonso...*, pp. 23-25.

¹¹¹ Barbadillo, *El coche mendigón*, p. 363-364. Quevedo también lanzaba su pulla contra las viejas encochadas, diciendo que a la que pedía *rosario de cocos*, había que remitirle a *unas viejas ensartadas en coche, que como parecen micos, sas le harán cocos al vivo*, Quevedo, *Premática del tiempo*, p. 218. Cierta letrilla rezaba: *i en sus coches y carrozas/ muchas viejas con corozas*, *Letrilla glosada contra el conde duque*, en M. Etreros, *La satira política en el siglo XVII*, p. 193.

¹¹² Augustin Redondo, "Le diable et le monde diabolique dans les *relaciones de sucesos...*", p. 149. También Vicente Risco, *Satanás. historia del diablo*, s.l. 1985, (1ª edición, 1956), p. 71.

venía de la homofonía de la voz (coche-vehículo=coche-cerdo) lo que contribuyó a aderezar la idea de que el coche era un instrumento demoníaco y al tiempo a denigrarlo como algo típicamente bajo. Ya hallábamos la asimilación del coche con el cerdo en Horozco allá por los años 1560 a través varios juegos de palabras (las mujeres *coquinas*) pero sobre todo, de la expresión *coche aquí, coche acullá*, que se convirtió tiempo más tarde en un lugar común. A finales de la primera década del Seiscientos empezaron a proliferar los coches-cerdos entre las villanas, que pedían uno como regalo¹¹³, y poco después entre los villanos que solían confundir unos y otros¹¹⁴. Sin embargo, pronto se vio que en la corte también andaban los marranos sueltos. Quevedo escribía sobre una prostituta, el colmo del coche inmerecido, en un romance:

*Hásela olvidado el trote,
después que don Garabito,
coche acá, coche acullá,
la sirve de porquerizo*¹¹⁵.

También comparaba Quevedo el coche que no todos podían tener con el regüeldo, a fin de cuentas un coche multiplicado, que incidía de todo punto en lo bajo y lo vil:

¹¹³ Inés la criada mulata pedía a Motril (el lacayo de quien estaba enamorada) que partía a la corte, que le trajera *un coche de allá, pues no se echará de ver* y este le contestaba: *Salado pudiera ser/ para los vinos de acá*, confundiendo el coche con el cerdo, pues *salado* hacía referencia a embutido de cerdo, Lope, *La octava maravilla*, 1609, NRAE, t. VIII, p. 269. Parecidamente, la criada Inés preguntaba a Limón qué le iba a traer de la corte y este le respondía que *un coche*, Lope, *Amar sin saber a quien*, BAE, 34, p. 461. En otra comedia se jugaba también con este significado del cerdo y la concesión de licencias. El labrador perdonaba a Junípero que hubiera cortado el pie de un cerdo para guisárselo a un fraile y conciliador le aseguraba que había de matar un lechón para todo el convento y que su mujer había de hacer el menudo para la noche; Junípero le respondía que *merece andar en un coche/tan excelente mujer*, Lope, *El serafín humano*, 1610-1615, BAE, 178, p. 53.

¹¹⁴ El gracioso Balón se extrañaba al oír que la reina pedía coche, confundiéndolo con un marrano, Tirso, *La ventura con el nombre*, 1621, III, p. 991. También el gracioso Pelayo confundía unos y otros, Lope, *El mejor alcalde el rey*, BAE, 24, pp. 476 y 479. Por el contrario, Gullín se burlaba de Liberio asegurándole que en su exilio campestre cuando estuviera dando de comer bellotas a los marranos, podía emular sus paseos en vehículo por la corte: *que si en coches anduvistes,/ acá hay también coche-coche/ por la mañana y la tarde*, Tirso, *Tanto es lo de más como lo de menos*, 1614, I, p. 1144.

¹¹⁵ J. Manuel Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, T. III, p. 12. El trote era el acto sexual, por otros nombres *coito* o el *joder*, cfr. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo*.

*Coche de grandeza brava
trae con suma bizzarria
el hombre que aun no lo oia
sino quando regoldaba*¹¹⁶.

En fin, incluso el criado se quejaba de haber sido convertido en cochero, o sea, porquerizo, "coche, acá; coche, acullá"¹¹⁷. El motivo del coche-cerdo mostraba siempre una valoración baja y negativa, aplicada precisamente a personajes que pretendían ascender socialmente y que por su status eran injustamente encochados; la dama deshonesto, la criada, la labradora, la prostituta, la culta, o el despilfarrador caído en la pobreza.

Casi al mismo tiempo que los coches se asimilaban a los cerdos, se llevó la metáfora a sus últimas consecuencias y los coches se convirtieron ellos mismos en enseres del demonio¹¹⁸. La culminación de este proceso tuvo lugar en el *Infierno*

¹¹⁶ Blecua, Francisco de Quevedo. *Obra poética*, t. II, p. 189. Parecidamente decía Quevedo que ninguna culterana ha de llamar al coche "coche", porque no la respondan los regüeldos o los cochinos, ha de decir, "auriga, pon el pasacalles", Quevedo, *La culta latiniparla*, en C. C. García Valdés, *Prosa festiva...*, pp. 453-454.

¹¹⁷ Tirso, *El celoso prudente*, 1609-1612, I, p. 1270.

¹¹⁸ Un personaje se quejaba de que la tía de su amada le había sacado de Valencia en coche: ¡Demonio fue para mí! ¡Oh tía, nuevo Plutón, que en ese coche camina/ con la bella Proserpina, Lope, *El bobo del colegio*, 1604-1610, BAE, 24, p. 180. (Se refería Lope a la conocida leyenda de Plutón según la cual, dada su fealdad no era querido por diosa alguna y cogiendo un carro tirado por tres caballos negros, se fue a Sicilia donde halló en un bosquecillo a Proserpina de la que se enamoró súbitamente. Con ella y con su carro se metió en el centro de la tierra). Esta demonización acentuaba la idea de que el coche era un instrumento del peligro, como traía ambivalente Lope en el comentario de Lucindo a Fenisa,

*Con la determinación,
bella Fenisa, de ser
en tan dichosa ocasión
tu esposo, y tu mi mujer,
que nombres seguros son,
he tenido atrevimiento
de llegar a tu aposento,
y de jo un coche en la calle,
que de ese gallardo talle
viene a ser alojamiento.
Ven sin poner dilación
al coche, fénix divina,
porque en aquesta ocasión
te quiero hacer Proserpina
deste abrasado Plutón.*

quevedesco, escrito en 1608 en medio de un asalto al coche sin precedentes, que hacía necesario avisar de sus peligros. Sintomáticamente, el camino al paraíso estaba libre del coche pero el camino al infierno estaba lleno de encochados¹¹⁹. En este encontraba el protagonista *una mujer que iba a pie*, y espantado de que una mujer *fuese al infierno sin silla o coche*, buscaba un escribano que le *diera fe dello*. Ya en el infierno, el protagonista encontraba en una amplia zahurda gran número de *Animas gimiendo*, las de los cocheros, castigados por alcahuetes a pesar de que llenaban el infierno de almas¹²⁰. El motivo infernal aparecía también en el romance de Quevedo de 1611. Palabras como *limbo*, *vizcoches* y el propio tono del poema, concebido como una especie de juicio en el que se había de premiar a los buenos y castigar a los malos, daban un innegable sabor demoníaco al registro de los coches y a parte de los personajes que los ocupaban. Pero no fue Quevedo el único que asimiló el coche al infierno por estos años, Barrionuevo decía que servían *de infernar las almas*¹²¹ y Benavente que *ardiendo está el primero que los hizo*, refiriéndose a su inventor, Ericthonio¹²².

3. 2. LA CULMINACION DE LA IMAGEN DEL COCHE DEMONIACO, 1620-1630

La demonización del coche se reactivó enormemente entre 1620 y 1630. Prosiguieron viejos temas y se potenciaron otros aspectos, pero especialmente los que calificaban su uso de pecado original y los que incidían en la perdición de los protagonistas por ir en él, muy en consonancia con las nuevas ideas de los

Lope, *La discreta enamorada*, 1604-1608, XV, p. 961.

¹¹⁹ El protagonista relataba que encontraba dos caminos, el de la derecha estrecho, con poca gente y lleno de abrojos y asperezas. No se veía en él *señal de rueda de coche, ni memoria de que en el hubiese nadie caminado por allí jamás*. Saliendo de este camino cogía el autor el de la izquierda, donde veía *un acompañamiento tan reverendo, tanto coche, tanta carroza cargados de competencias del Sol en humanas hermosuras y gran cantidad de galas y libreas, lindos cavallos...*, Quevedo, *Infierno*, vol. I, pp. 160 y 161.

¹²⁰ Quevedo, *Infierno*, vol. I, pp. 166-167. Véanse también las notas al texto, vol. II, pp. 1163-1171. Para más detalles véase el capítulo 11.

¹²¹ Barrionuevo, *El triunfo de los coches*, *passim*.

¹²² Benavente, *Los coches*, p. 74. En la primera parte de la comedia de Tirso, *La Santa Juana*, unos campesinos tomaban un coche por un dragón, véase capítulo 8 § 2. 1.

inquisidores que a partir de la segunda y tercera décadas del siglo, veían al demonio no como el poder maligno con el que se pactaba, sino como el mal que se apoderaba de los humanos y encontraba en sus cuerpos el instrumento para hacerles sufrir y el lugar a través del cual expresarse¹²³.

3. 2. 1. El coche como pecado original

El culmen de las críticas al coche del demonio se alcanzaba en varias obras publicadas en 1620 y 1622 en las que lo demoníaco y lo monstruoso se convertían en materia constitutiva, esencial, de estos coches de advenedizos sociales y de pecadores amorales. Si el demonio era un ser extremadamente habitual desde hacía algunos decenios, los monstruos eran otra constante en la cultura de la época, cuya existencia quedaba sancionada tanto por la ciencia y la literatura culta, como por los medios de adoctrinamiento de masas, como las relaciones. Los monstruos eran la excepción que mostraba el camino momentáneamente perdido del orden y la armonía, de hecho, como escribía Jean Riolan en 1605, *un monstruo es una perversión en el orden que consagra la continuidad de las causas naturales, de la virtud, de la salud del pueblo, de la autoridad del Rey*¹²⁴.

Para la ciencia de la época los monstruos eran fruto de conductas sexuales desordenadas. La creencia en su existencia fue habitual en una época en la que los conocimientos ginecológicos y obstétricos eran bastante rudimentarios. La corrupción, sobra o defecto del semen, la descomposición o angustia de la madre, la cópula ilegítima de diversos géneros o fuera del modo ordinario, la demasiada lujuria y no en menor grado, la imaginación y fantasía de los padres o la fuerza de los astros en algún encuentro extraordinario, eran todas causas posibles del nacimiento de monstruos. También se creía en la existencia del esperma femenino, que entre otras funciones, participaba en la concepción transmitiendo los caracteres maternos. Igualmente, se pensaba que los senos eran órganos transmisores de los humores femeninos y que la leche traspasaba el temperamento de quien la producía. Además, el amor que los padres se

¹²³ A. Sarrión Mora, *Beatas y endemoniadas...*, pp. 250-251 y 284 y ss.

¹²⁴ Citado en AA.VV., *Monstruos y seres imaginarios en la Biblioteca Nacional*, Catálogo de la exposición, Madrid, 2000, s. p. Para la tradición monstruosa, pp. 41-51 y para la literatura

profesaban determinaba las cualidades morales de infante, así, cuando el semen del padre era débil y los padres no se querían, nacía una niña mala¹²⁵. Estas creencias fueron transmitidas y vulgarizadas por la relaciones de sucesos, que tendían a moralizar a través de los casos que narraban¹²⁶.

A tenor de todas estas creencias, la Cochera, el personaje femenino del entremés de Barbadillo *El comisario contra los malos gustos*¹²⁷, no era otra cosa que un monstruo y como tal, una metáfora extrema de los peligros del coche para la mujer, especialmente en un contexto estilístico, el entremés, en el que era norma de

sobre monstruos durante varios siglos, pp. 51 y ss.

¹²⁵ Otras creencias mantenían que los demonios podían tener relaciones sexuales con hombres y mujeres, se creían posibles embarazos de 1 o 2 años, gestantes que parían animalillos o huevos, embarazos entre mujeres si habían tenido relaciones sexuales recientes, así como que la práctica del bestialismo podía dar lugar al nacimiento de seres, Claude Thomasset, "La naturaleza de la mujer", en AA.VV., *Historia de las mujeres en occidente*, Madrid, 1992, T. II, pp. 69-71, 78-79; R. Martínez San Pedro, *El saber obstétrico-ginecológico en la España del Siglo de Oro*, Alicante, 1976, pp. 94-97 y Fernández Vargas, "Mujer y régimen jurídico...", pp. 18, 20, 23-24 y 26. El famoso médico Álvarez de Miraval aseguraba que de la leche resultaban *las buenas costumbres o malas y las loables o siniestras inclinaciones*, B. Álvarez de Miraval, *La conservación de la salud del cuerpo y del alma*, 1601 (1ª edición 1597), BNM R 7324 fs. 37r-37v. Este resumía así la postura moralizadora acerca de la práctica del sexo y las consecuencias sobre la concepción:

si al tiempo de la generacion el animo esta muy divertido en otras cosas, la simiente no engendrara si no lo que es animal terrestre y corporeo, vazio de todo entendimiento, de todo animo y de ingenio, y aunque es assi verdad que a cada uno de los hombres les dio Dios el alma con su libre alvedrio, con todo esto tiene el alma algunas costumbres y fuerças que se traspasan y van como enxertas juntamente con el cuerpo, de los padres a los hijos.

Ibidem, fs. 143v-144v.

¹²⁶ Un género frecuentísimo dentro de las relaciones fue el de los seres monstruosos, cuya tipología abarcaba los monstruos humanos, semihumanos, fabulosos y los alegóricos. Entre las relaciones que la gente leía y escuchaba en la época había monjas que se volvían hombres, nacimientos de monstruos humanos, niños cubiertos de conchas, niños gigantes, deformes, siameses, monstruos compuestos de animales y humanos, etc. Frecuentemente su aparición se presentaba como enviada por la voluntad divina. El énfasis puesto en sucesos negativos, en fracturas aparecidas en la estructura social, normalizaba subrepticamente el status quo, o en otras palabras, lo excepcional funcionaba como una válvula de escape. Su aparición daba lugar a un discurso moralizante, así sobre un parto de siamesas en 1687 se decía que el padre también era contrahecho, confirmándose una cosa sabida como que las más veces sacaban los hijos los defectos de los padres. El nacimiento de un niño monstruoso en el Madrid de 1688 daba razones al autor para argumentar que esas deformidades se debían al castigo divino y aclaraba que se publicaba esa historia *para que sirva su ejemplar a todos los catolicos cristianos, por si en su generacion hubo algun exceso vicioso, que suele el cielo castigar en los hijos travesuras, y desacatos de los padres....*, Henry Ettinghausen, *Noticias del siglo XVII: relaciones españolas de sucesos naturales y sobrenaturales*, Barcelona, 1995, p. 14-16, 40-42.

¹²⁷ Barbadillo, *El comisario contra los malos gustos*, incluido en *Fiestas de la boda de la incansable malcasada*, 1622, en Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses...*, T. I. p. 265. Aquí las citas.

género la representación de lo bajo y lo anómalo y en el que se proyectaban sobre la escena quimeras, fantasías y pesadillas¹²⁸. El mensaje venía a decir que era peligroso salir del orden establecido, especialmente en el dominio prohibido por antonomasia en la Contrarreforma, la carne. Carne y demonio, por oposición a pan y Cristo, como se evidenciaba en la invocación blasfema de la Cochera:

*¡Coche, coche!
El coche pido a Dios de cada día,
como otras el pan.*

Como en tiempos paganos, el demonio introducía estas ideas en la cabeza de mujer:

*Del sol he recibido esta doctrina:
en coche sale el sol, y en él se pone,
y así, los coches son para las damas,
pues, como el sol, tenemos luz y llamas.*

La invocación a las fuerzas naturales y demoníacas llevaba a su autora a una falsa percepción de la realidad e influida por los maleficios del demonio, veía un ser humano, donde no había sino un enser inanimado,

*él es mi mercader, él es mi sastre,
y, al fin, un salteador de los poblados,
que a sus ruedas les ata por despojos
atrevimientos de lascivos ojos.
El coche a mi me sabe a lo que quiero:
es músico, es galán, es obediente;
tanto, que rueda para damos gusto.
¿Qué no sabe guisar un coche diestro
si hasta los gustos del amor sazona?
Al fin, señor, un coche es gran persona.*

Más allá de la mera broma, el asunto tocaba de lleno la cuestión del control de la carne y sus peligros, pues en el marco de las creencias que hemos visto, la Cochera era un ser estigmatizado desde su origen: ni el lugar, ni el modo, ni la

¹²⁸ E. Asensio, *Itinerario del entremés...*, p. 248.

intención, hubieran podido llegar a otro fin que el de este personaje. Hija del pecado al ser engendrada sin intención generativa alguna, fruto de una unión fugaz, sin un padre conocido, concebida en un lugar pecaminoso y antinatural, la Cochera era a los ojos de la época una descendencia insana que llevaba en su esencia, como ella misma admitía, la culpabilidad original, por lo demás, propia de la mujer:

... no tengo yo más gusto ni regalo
 En coche me engendró la madre mía,
 y si a su natural se vuelve todo,
 ¿Qué mucho si a querelle me acomodo?

3. 2. 2. La endemoniada y el coche

El cuentecillo *El coche mendigón, envergonzante y endemoniado* de Salas Barbadillo¹²⁹, fue una de las críticas más acres al uso del coche en la que se dieron cita todos los elementos que venimos tratando; el coche deshonesto, el coche como lugar para el sexo, el coche como alcahuete y el coche como enfermedad, como dolencia física y moral que conducía a la perdición infernal al invocar a Satán, su dueño.

Barbadillo parodió dos formas literarias para dar trasfondo a su historia. El viaje al infierno era el modelo de la prueba iniciática que experimentaba Federico, el relator del cuento, tras la que alcanzaba su salvación y transmitía un mensaje de verdad, el peligro de los coches¹³⁰. El género de las vidas se santas o beatas proporcionaba la guía para la biografía de Cristina, jovencita cuya pasión por el coche remedaba la profesión religiosa, aunque en realidad era una suerte de apostasía en la que la novicia no ascendía al conocimiento divino, como haría una aspirante a santa, sino que descendía a lo infernal. Ambas esferas se

¹²⁹ Barbadillo, *El coche mendigón, envergonzante y endemoniado*, inserto en *Casa del placer honesto*, 1620, edición de E. B. Place, *The University of Colorado Studies*, vol. XV, nº 4, 1927, pp. 350-382.

¹³⁰ Un mensaje moralizador acerca de los peligros del coche que Federico relata en forma de cuentecillo a sus amigos y sobre todo a la dama de la que está enamorado, dama *criada en las desenfadadas costumbres de la corte y tan inclinada a pasear sus calles, sentada en el trono sublime de la testera de un coche, que en su opinión era este entre todos los de la tierra e más solemne triunfo*, Barbadillo, *El coche mendigón*, p. 350.

complementaban porque el viaje de Federico era el anverso de la caída de Cristina¹³¹.

Federico contaba a los amigos con los que se reunía, la extraña experiencia de la que había sido protagonista. En una noche lluviosa había ido a parar a casa de una vieja alcahueta de Lavapiés que le transportó a un diabólico viaje en el que se encontró con una congregación de diablos. Dirigidos por el demonio principal, viajaron a los arrabales de Madrid, donde entraron en una cochera y se instalaron en el coche que cobijaba. Luego pasearon por la calle Mayor y al Prado. De regreso a la cochera, el demonio ordenó se quedasen cuatro de ellos, *los más veloces repartidos por las ruedas, para que en las ocasiones que aquel coche se ocupase en su servicio las aligerasen*. El viaje dio fin con la inesperada aparición

¹³¹ Siguiendo el modelo de los viajes heroicos, Federico experimentaba una especie de ritual de iniciación que le aleccionaba sobre los coches y sus peligros. La bajada en vida a los infiernos era un elemento peculiar en las iniciaciones heroicas cuyo objetivo era la conquista de la inmortalidad corporal, metaforizada de alguna forma en el acceso al conocimiento por parte de Federico (justamente lo contrario de lo que lograba Cristina). Federico realizaba un viaje heroico en el que caía bajo la influencia del mago, perdía el control sobre si mismo y se enfrentaba a peligros extraordinarios. Como los héroes de estos viajes iniciáticos, superaba una prueba excepcional y demostraba con ello su condición de elegido. Estos episodios eran experimentados por Federico en el encuentro en casa de la vieja alcahueta, el viaje por el espacio y la asistencia a la asamblea demoníaca. Como también era propio de estos viajes, el protagonista era incapaz de contar su historia, de ahí que la maga o el encantador les entregara o les hiciera oír un libro que relataba esas maravillas, como hacía la vieja alcahueta contando la causa de su viaje a Federico. Para el viaje infernal, J. M. Cacho Blecua, "La cueva en los libros de caballerías: la experiencia de los límites", P. M. Piñero Ramírez (ed.) *Descensus ad inferos. La aventura de ultratumba de los heroes (de Homero a Goethe)*, Sevilla, 1995, pp. 122-126. La aventura suponía frecuentemente la adquisición de unos conocimientos, una revelación o el logro de una sabiduría especial, que en este caso era la conciencia del peligro infernal de los coches. Barbadillo seguía muy de cerca el esquema de la bajada al averno que se iniciaba con una preparación del novicio con ritos preliminares de purificación y separación del mundo, en nuestro caso la comida, el corto sueño-pesadilla de Federico y el embadurnamiento con el producto de la olla. La aventura proseguía con la bajada propiamente dicha, en este caso el ascenso aéreo y la reunión infernal. En la conclusión del viaje se producía una pérdida del conocimiento y una sucesión de pruebas que desembocaban en la regeneración del héroe que regresaba a la madre tierra, en este caso la vuelta de Federico a su casa y sus pesquisas para saber que le había sucedido, A Redondo, "El proceso iniciático en el episodio de la cueva de Montesinos del Quijote", *Iberorromania*, XIII, 1981, pp. 48-51. Barbadillo recreó por otro lado, el modelo literario de los relatos biográficos de los santos o aspirantes a la santidad para describir la trayectoria de Cristina. Siguiendo este modelo, Cristina ascendía en su fe cocheril en la que acababa perdiéndose de forma irremisible por ser falsa, quedando en manos del demonio. Para las biografías de santos, I. Poutrin, "Souvenirs d'enfance: l'apprentissage de la sainteté dans l'Espagne Moderne", *Melanges de la Casa de Velázquez*, 1987, t. XXIII, pp. 331-354 y *Le voile et la plume. Autobiographie et sainteté dans l'Espagne Moderne*, Madrid, 1995. Para la difusión de la literatura de santos, Raphaël Carrasco, "Loin des enfers: littérature hagiographique et propagande dans l'Espagne classique (XVIe et XVIIe siècle)", Duviols y Molinié-Bertrand, (Coord.), *Enfers et damnations dans le monde hispanique...*, pp. 378-379.

de Federico en su cama, que extrañado de la aventura y deseoso de saber que significado tenía, visitó a la vieja alcahueta que le contó la historia de una moza obsesionada desde niña por los coches, Cristina, *sobervia de condición y humilde en nacimiento*.

En la biografía de Cristina estaba la respuesta al viaje demoníaco de Federico. A diferencia de los aspirantes a santos de la época, hijos de buenos y nobles si no ricos padres, Cristina estaba marcada por el estigma, pues sus padres eran personajes de ínfimas categorías sociales¹³². Pronto quedó huérfana de padres y al cuidado de su madre, a la que perdió también antes de los doce años, quedando acomodada con una hacienda bastante a sustentar una modesta medianía. Ya desde muy pequeña surgió en ella la inquietud „religiosa“ saliendo *tan inclinada a los coches* que su mayor gozo era

que la paseasen en el carretoncillo donde se había criado, aun ya cuando la edad la había puesto en obligación de buscar otros entretenimientos. Fue martir desta pasión desde edad de cinco años.

Como en las vocaciones religiosas, Cristina tuvo su imagen a la que rezaba e inventaba oraciones:

Persegüíala tanto estas fantasías que ya que no pudo tener coche en propiedad, quiso gozarle pintado en una tabla que suspendió de la cabecera de su cama como principal imagen de su devoción, a quien miraba regalona y enternecida. Siempre que encontraba en la calle algún coche le hacía humilde reverencia; y todos los días, encomendaba a Dios la salud de los fabricantes de tan insigne cavallería; en cuyas alabanzas solía decir a veces cuando ya llegó a poseerle, que el coche era una casa con dos ventanas a todas las calles del lugar y a las huertas y jardines del campo. Llamábale corredor de sol en invierno, y boveda regada y barrida en verano, y últimamente el acercador de las mayores distancias, y tanto que con él se tenía dentro del casa el río y el prado. Pretendía defender que lo mejor del mundo le había dado sus instrumentos para ennoblecerle: el céfiro sus veloces hijos, que son los caballos; la imperiosa fortuna sus

¹³² Como las santas, Cristina tenía dos padres, el natural y el espiritual. Este último, el marido de su madre, era un mohatrero de origen converso y consentidor, mientras su padre biológico era el amante de su madre, un portugués probablemente mercader. Su madre era hija de esclavos y se dedicaba a la prostitución. El padre espiritual de Cristina, Roque Africano, sabemos que era *perro, moro viejo, mohatrero, mentiroso, envidioso*, etc. La madre, María Gómez, era prostituta mulata hija de esclavos en Córdoba, *astuta en el pensar y prompta en el executar*. En cuanto al padre verdadero de Cristina, sabemos que era un *fidalgo* envanecido que dejó Sevilla para irse a Lisboa y embarcarse a la India, falleciendo al hundirse el barco, *ibidem*, p. 360-362.

*ruedas; y la acorde musica el sonoro ruido que con ellas forma. Antes que ella llegase a gozarle en propiedad tuvo este estilo con las mujeres con quien se correspondía: llamaba sus señoras y amigas a las que eran dueños de coche; y a las demás, aunque fuesen muy familiares, sus conocidas y allegadas*¹³³.

Llegada a la edad apropiada se pensó en buscarle novio, pero se negó a ello y entró a trabajar con una señora ilustre con la condición de que le pagara sus salarios en moneda de coche, llevandola en él a todas las fiestas y regocijos públicos que se ofreciesen. Entretanto, su camino en la religión proseguía; juraba por vida de don Coche mi señor y entraba frecuentemente en éxtasis. Dirigía al coche novenas, vigiliass y ayunos y en lugar de pedir a Dios marido, como las muchachas de su edad, rogaba a Dios coche y para ellos tenía su oración de gracias¹³⁴. En la religión cocherense, el vehículo era un enser taumatúrgico, que daba beneficios para la salud, sobre todo la femenina, pues para Cristina el coche era

*la universal medicina de todos los achaques femeninos: si esta república desea ver sanas a todas las mujeres cierrense las boticas y fabriquense coches; receten los médicos en vez de cuatro nozas de jarabe ocho horas de coche, y entonces verán los galenistas que este no es remedio natural sino milagro superior... El casa a las doncellas, sacando en público su belleza a los ojos de los mercaderes de amor, hace menos molestas a las casadas, pues con la ocasión que con él tienen jamás están en casa, y las gozan sus maridos a deseo y las codician como si fueran ajenas; consuela a las viudas, pues mientras el vive no hay falta de marido que no sea tolerable; y al fin es tal que si el hombre por la mujer deja a su padre y a su madre, la mujer por el coche extiende y realza más la fineza, porque deja a su padre, madre y marido*¹³⁵.

Venida a la corte por el placer se hacer en coche las 80 leguas de distancia con

¹³³ *Ibidem*, pp. 362-363.

¹³⁴ ¿Posible es que mi corazón sea tan estrecho y mis entrañas tan pequeño espacio que no puedan servirte de cochera, amado mío? Tu habilitas a los que en ti van, aunque sea en lo mas aspero del invierno, con tu limpieza, para poder entrar en cualquier iglesia o colegio... Indigna cosa es que te ocupen las viejas caducas y los médicos barbones; pues tu solo fuiste una agradable invención hallada por algun sutilísimo ingenio y fabricada por algunas manos bienaventuradas para el servicio de los verdugados y chapines; que en ti los unos no embarazan y los otros se acomodan, *ibidem*, pp. 363-364.

¹³⁵ *Ibidem*, p. 364.

Sevilla, la joven fue pronto conocida por su querencia. Su tutor, un pariente cercano, decidió solucionar el asunto casándola con otro familiar suyo al que proporcionó un coche prestado, con el que lograron rendir la voluntad de Cristina¹³⁶. Sin embargo, como en las aspirantes a santas, el matrimonio sirvió de poco a mitigar sus ansias religiosas, más bien al contrario, pues Cristina más quisiera *pasar la noche en la calle y en el coche sola, que en su casa y en la cama con su marido*. Tampoco recibió visitas, sino que fue ella quien las realizó *por ejercitar el coche* e impedir que sus caballos se entragaran *a la poltronería del ocio*¹³⁷. Durante una de estas, habiéndose ido el cochero con otro a emborracharse, los potros se despeñaron por una cuesta, quedando el coche totalmente destrozado. Cristina y su marido cayeron enfermos viéndose *peona* ella y *pagano* él y acabaron discutiendo acaloradamente por el uso del coche¹³⁸. Entretanto aparecían por la casa varias amigas de Cristina, también profesas desde niñas *en la religión cocherense*, con la intención de pasear en el carruaje que traían. El marido se oponía y pegaba a Cristina, que le amenazaba con el divorcio. Al no volver por casa, el marido preocupado salía a buscarla, pero tenía un accidente y fallecía. A partir de entonces, daba comienzo la caída de Cristina, cuando *viuda de coche y marido*, enterró al uno y mandó reconstruir el otro¹³⁹. Aunque dueña de coche, la hacienda de Cristina no era cuantiosa y hubo de despedir a todos los sirvientes salvo al cochero y su mujer, a la que vestía de diferentes personajes con que iba aparentando. Como sus medios disminuyeran sin parar, buscó un cochero soltero y empezó a visitar a *personas principales*

¹³⁶ Algunos la saludaban en burla en la corte: *Muchos y muy buenos coches de Dios a V. m. para su santo servicio*. Decía que no estaba tan bien con el sol por ser *fuerza universal de la naturaleza*, como por el gusto que tenía *de pasearse en coche*, envidiando que fuera su paseo *tan dilatado que le dure desde el nacimiento de alva hasta el de las nocturnas sombras*, *ibidem*, p. 365.

¹³⁷ *Ibidem*, p. 366.

¹³⁸ Ambos se cruzaban insultos y acusaciones. El marido tenía a Cristina por enferma del juicio, Cristina al marido por necio y le amenazaba con el divorcio. El a su vez, con privarle de coche:

¡Oh loca, oh vana, yo os castigaré haciéndoos andar en un día de solemne fiesta la calle Mayor a pie tres veces; para que siendo allí Tántalo de los coches, os mate el veros tan cerca dellos con la vista y tan lejos con la posesión!

Ibidem, p. 369.

llevando un par de escuderos de alquiler, con que recibía su limosna,

*siendo la primera que hizo mendigar al coche para el mismo sustento de su fantasía, trayendole ella a él lo que él a ella le había traído. Hizo fértil cosecha, y con lo procedido de la liberal piedad de los buenos le renovó de ruedas, remendóle en los estribos, y alegró el mortal y finado color del encerado. A semejante ocupación y ejercicio debió el título digno de "el coche mendigón", que no bastó a turbar su osadísimo desenfado para acometer muchas veces esta empresa; hasta que ya conocida del pueblo esta acción más por estafa insolente que por necesidad calificada, la respondieron con el desprecio donde antes con apacible y generoso ánimo la admitían*¹⁴⁰.

Como la decadencia económica no parara aquí, Cristina, sin apenas medios, se dedicaba a comprar lo más barato y llevarlo en el ya vilísimo y despreciado coche:

*¡Cuántas veces le vimos ser portador de nabos y repollos, cuántas cargarse las sartenes y trébedes con los demás instrumentos de la cocina! ... Muchas fueron estas; porque siempre que mudaba casa, que no eran pocas, le daba esta comisión, más conveniente para los trafagadores chimioneros. Iba entonces corridas las cortinas porque no descaeciese su decoro en la estimación de los que le viesan acudir al ministerio de tan baja servidumbre. Mereció por este modo con que algunas veces se engolfaba en el lugar, el título de "el coche envergonzante"*¹⁴¹.

El deseo de sustentar coche a cualquier precio pese a las dificultades financieras, condujo a Cristina a aventurarse a ejercitarlo en torpes oficios, llevando en él a mujeres de licenciada vida y usando el vehículo como lugar para la ejecución de los desenfrenados deseos de aquellos que las solicitaban. El más reciente de esos casos había sido la pérdida de una doncella, que hasta entonces había conservado y defendido valerosamente el decoro de su virginidad¹⁴². Agradecido al coche, el demonio quiso festejarle con hacerle aquella solemne visita que ya vimos. De ese modo, yendo con el coche por las

¹³⁹ *Ibidem*, p. 375.

¹⁴⁰ *Ibidem*, p. 376. En el entremés *Los mirones de la corte*, aparecido también en *La casa del placer honesto* traía Barbadillo una situación muy parecida, cfr. Cotarelo y Mori, *Colección de entremeses...*, vol. I, p. 256.

¹⁴¹ *Ibidem*, p. 376.

¹⁴² *Ibidem*, pp. 376-377.

mismas calles que la tarde antes había andado con la doncella, víctima de la *complacencia de la lujuria de un hombre tan poderoso cuanto bárbaro*, el demonio quería *renovar la torpeza con repetir los propios pasos, y dejarle más inmundo para que cada día sea ministro de semejantes, y aun mayores indignidades*. Aquí enlazaban las dos historias, el viaje infernal de Federico y la caída en el averno de Cristina. Entonces entendía Federico la razón de su viaje. Impresionado, confesaba a sus compañeros haber hecho voto de no entrar en coche de persona *cuyas sospechosas costumbres la tengan infamada en los corretajes de la sensualidad para no verse entre los ministros del infierno, que con estos medios solicitan la injuria del cielo y la miserable caída de los mortales*¹⁴³.

El mensaje del cuentecillo era claro: el coche era un enser diabólico y quienes usaran de él sin calidad para ello, eran víctimas del demonio. Lo definitivo aquí, era el peligro del coche para quien lo mantenía de forma inadecuada a su posición, embarcándose en gastos imposibles que le habían de llevar a acciones inmorales y le habían de convertir en cómplice y víctima del diablo. Cristina era un caso flagrante de intento de ascenso social pues su nacimiento era notoriamente bajo y sus medios no daban para más que *una modesta medianía*, aunque la vanidad le llevaba a afirmar que mujer de sus *prendas* no podía pasear por la calle Mayor *menos que en coche*¹⁴⁴.

3. 2. 3. Demonio, coche y mujer en 1626, el cenit de una imagen

Hacia 1626 la demonización del coche alcanzó altísimas cotas. El coche, ya instrumento demoníaco por antonomasia, simbolizaba la decadencia del espacio

¹⁴³ *Ibidem*, p. 377.

¹⁴⁴ Su posición era ficticia, fruto de un querer y no poder. Contrastaba su prepotencia pidiendo a su marido que le hicieran coche y sus escasos medios que no le permitían adquirir uno usado en el baratillo de los coches. Así decía a su esposo que diera orden para que,

pues hoy es jueves y hay bastante tiempo desde aquí al domingo, se me haga un coche para salir a misa, y si en esto no hubiere lugar, se compre, aunque sea viejo del baratillo de los coches; que yo quiero que para esto se vendan todas mis joyas, y sino bastaren yo tengo una amiga tan devota deste ejercicio como yo, que pagará y sustentará de por mitad, y andaremos juntas.

Ibidem, p. 369.

público y las estragadas costumbres de la época¹⁴⁵. En medio de la estricta reforma de esos años, quienes trajeron a colación los coches no cesaron de despotricar contra la mujer que perdía su honestidad por ir en él y de avisar a las demás de sus riesgos. La salvación de la mujer estaba en peligro, no bastaba el aviso de que el coche conducía a perder la honra¹⁴⁶, se imponía una descalificación en toda regla, mucho más intensa e indiscutible, sin matices¹⁴⁷. La culminación de este proceso fue alcanzada por la obra de Brochero que cerró el proceso de demonización del coche que se llevaba a cabo desde hacía más de 30 años. Brochero proponía una intensísima sexualización del coche, justificada por su origen, el demonio Erichtonio,

el qual dizen, que se engendró del semen, que esparcio Vulcano, yendo con apetito libidinoso tras Minerva, de suerte, que los Coches tuvieron por ascendientes, a un desordenado desseo, y a una exorbitante luxuria; pues porque pregunto no se ha de presumir, que aun tienen vinculada la primera malicia?

¹⁴⁵ Alonso Remón aconsejaba al que estaba en religión que huyera del mundo:

Quando estuviere en las ventanas, o en las galerias, y corredores, y viere y oyere el ruydo en las calles del pueblo, los coches, los cavallos, sillas, literas, las diferencias de galas y trajes, las pendencias, las cuchilladas, las muertes, las risadas descompuestas, las palabras torpes, las mentiras, los engaños, dé gracias a Dios, y entrese dentro.

Alonso Remón, *Entretenimientos y juegos honestos*, 1623, f. 35r.

¹⁴⁶ El coche era trampa con la que cazar a las jóvenes damas de la corte, como hacía Tomás que daba a una doncella coche *todos los días, que la llevaban adonde diversas veces echaba la culpa a los tales coches* y que junto a otros regalos fueron las escalas por donde Tomás llegó al templo de Chipre, Juan Piña, *Del casado por amor*, incluida en sus *Novelas ejemplares y prodigiosas historias*, 1624, edición de E. García de Dini, Verona, 1987, p. 97.

¹⁴⁷ Como se veía en el aterrador panorama dibujado por el predicador Valderrama, quien opinaba que si las mujeres vivían encerradas, *no las persiguen tanto sus deseos y cudicias desordenadas*, pero si salían de su espacio natural y pretendían mudar de estado:

pero si quieren pasear, y ver y ser vistas, cargan sobre ellas infinitos deseos, que como rabiosos perros las despedazan. Porque luego quieren parecer hermosas y de buen color, para eso es menester buenas comidas; luego es forzoso andar galanas, para esto es menester vestidos bordados; luego quieren parecer señoras, para esto es menester coches, caballos, criados, acompañamientos...Y como para todo es menester dineros, y donde hay desorden ningunos bastan, ladran los deseos de comidas, de galas, de acompañamientos, y acosan de manera a una mujer, que ella misma se entrega al hombre, y le ruega con su persona, y se le ofrece.

Fr. Pedro de Valderrama, *apud*, L. Santa Marina, *La vida cotidiana en nuestros clásicos*, Barcelona, 1948, p. 67.

Intentando asentar esta idea y hacerla inevitable, Brochero aseguraba que *la misma naturaleza puso señales evidentes de deshonestidad, y luxuria en el uso de los Coches*, pues como aseguraba Plinio, los antiguos untaban los ejes de los coches porque usaban de una *util medicina de la herrumbre de las ruedas para achaques de virilidad, y de impotencia*¹⁴⁸. Efectivamente, en la sexualización del coche influía también el viejo principio físico de que el movimiento engendraba calor, pues *conforme toda Philosophia es fuerza, que aquella agitacion encienda la sangre, y el desseo*. Pero no sólo eran los coches *instrumentos deshonestos, sino que los lugares que frequentan son receptaculos de vicios y su plaça de Armas*¹⁴⁹.

El origen demoníaco ya había llevado a diversos pueblos a controlar su uso por las mujeres. En Roma se tuvo mucho cuidado *en poner freno al ansioso apetito femenino de coches y literas*¹⁵⁰, particularmente a través de la ley Oppia. En aquellos tiempos, las mujeres romanas llegaron a decir que con el *gusto que tenían con la permission de Coches se engendravan aquellos insignes Capitanes, y Oradores, que tanto ilustravan a Roma*, y que estimaban tanto un coche que *propusieron no concebir, sino se les permitia este uso*.

Para Brochero era *impiedad notable* que a la mujer le fuera permitido *publicamente un instrumento tan apto para paseos, y liviandades*, de ahí que *la desemboltura que algunas usaban en ellos era bastante, para que se prohibiessen*¹⁵¹. En general, todo lo concerniente al coche y la mujer adquiría caracteres excesivos y maximalistas para Brochero, como correspondía a una tendencia que pretendía auscultar la realidad toda, reduciéndola a unas máximas controlables y asequibles. En esa línea, avisaba de peligros sin cuento, de pasiones desatadas, que atentaban contra el orden natural y que se resumían en que el mayor peligro del coche para la mujer residía en su irrefrenable pasión por

¹⁴⁸ Brochero, *Discurso*, fs. 41r-42v. Véase la sátira de un coche muy viejo, fuera de uso, acusado de haber servido de lugar de encuentros amorosos, Cáncer y Velasco, *Satira a los coches*, BNM R 31254, (incluida al final del *Entremés de los galeotes*).

¹⁴⁹ Contaba Brochero la anécdota de los coches romanos que se reunían en la Puerta Capena, donde el rey Numa Pompilio iba siempre a *hablar con su oculta ninfa*, Brochero, *Discurso*, fs. 35.

¹⁵⁰ *Ibidem*, f. 30v.

¹⁵¹ *Ibidem*, fs. 37v, 38 y 41v-42r.

él, pues de todos los inventos humanos ninguno *han celebrado con mas gusto, han aplaudido con mas fuerça, y proseguido con mayor ahinco, que el uso de los Coches*. Llegaba tan lejos en ellas el apetito del coche que *le estiman mas que a padre y madre; mas que a hijos, y marido, y mas que a toda la Republica, y a todo el mundo junto*. A pesar de sus evidentes riesgos, como la *infinidad de abortos* que provocaban, eran tantas las ganas de ir en coche que a ninguna preocupaba el *riesgo de su vida, ni el malogro del tierno infante*¹⁵². El esfuerzo totalizador efectuado en esa demonización del coche y la mujer que lo usaba, llevaba a Brochero a reinterpretar el episodio de la serpiente, pues,

subir Eva sobre aquel fingido monstruo, que fue sino no reparar, en que se perudiesse el mundo, solo por subir en un modo de Coche?

Este pecado original había marcado indeleblemente a todas las mujeres, pudiendo asegurarse que al mismo demonio *se encomendara una muger a trueque de tener un Coche*, de forma que *si agora universalmente se propusiera el precepto de no comer la fruta, en ofreciendo el Demonio un Coche, concluyera la partida, y uviera infinidad de Evas en el mundo*¹⁵³.

Con todo, la aportación de Brochero no fue la única ese año de 1626. Apenas días antes de que su libro saliera a la calle o recién en ella, el obispo de Bona escribía unas muy significativas líneas en las que comparaba al coche con las alcahuetas. Ese mismo año, en Sevilla y su comarca, andaban diciendo los niños que veían a doña María de Padilla, la amante de Pedro el Cruel, *en un coche ardiendo en llamas de fuego* y que con ella iba el *diablo cojuelo*, mientras otros aseguraban que llevaba toda una compañía infernal¹⁵⁴. En la corte,

¹⁵² *Ibidem*, fs. 31r, 33r-33v, 34v. Ya señaló Profeti las contradicciones de este discurso en relación al guardainfante, acusado de impedir la generación, producir esterilidad o causar abortos, aun siendo un instrumento de la lascivia. Los vestidos como los coches, convidaban a la libertad sexual pero impedían la generación, cfr. M. G. Profeti, "Storia de O....", p. 143.

¹⁵³ Brochero, *Discurso*, fs. 35r-35v y 36v.

¹⁵⁴ Rodrigo Caro, *Días geniales...*, vol. II, p. 205 y M. Chevalier, "Anécdota y cuento en la Sevilla áurea", R. Reyes Cano, M de los Reyes Peña y K. Wagner, (eds.) *Sevilla y la literatura. Homenaje al profesor Francisco López Estrada en su 80 cumpleaños*, Sevilla, 2001, pp. 102-103. El demonio encochado no dejó de aparecer en muchas obras, así se decía de San Simeón en 1697 que se le había aparecido *en el desierto el diablo en una carroza de fuego*, BNM Mss. 20747, s. f.

también en 1626, la monja de San Plácido Antonia de Castellanos veía en sus arrebatos a su demonio *Gallifarte*, al que por otro nombre llamaba *Cochero*¹⁵⁵. No es casual que en ese año de 1626 hallemos sólo 11 licencias de coche dadas por la Cámara, como tampoco que en 1620, fecha de *El coche mendigón*, la otra gran diatriba demoníaca, hubieran sido tan sólo 9.

3. 3. LOS ULTIMOS EJEMPLOS DEL COCHE DEMONIACO: ASCENSO Y CAIDA DE LOS ENCOCHADOS

Tras la diatriba de 1626 todavía hubo algunos testimonios de coches alcahuetes y demoníacos en años posteriores¹⁵⁶, pero el tema decayó durante un tiempo a favor de la pícara como vimos, personaje demoníaco de menor intensidad. No fue hasta los años 1660 que el coche del demonio volvió con

¹⁵⁵ Carlos Puyol Buil, *Inquisición y política en el reinado de Felipe IV. Los procesos de Jerónimo de Villanueva y las monjas de San Plácido 1628-1660*, Madrid, 1993, p. 147. La rotunda sexualización del coche no era sólo cosa de Brochero, véase la carta apócrifa de Quevedo a Adán de la Parra [en 1626] sobre los barcos de *plutón*, texto que no podemos dejar de traer a colación:

No podeis figuraros lo que rueda el pecado en ellos: doncella sube por una ventana que, con sólo pasar por el carruaje, sale madre en vísperas por la otra; habiendo dejado caer la flor de su capullo, cámbiala por nueve meses de retortijones, algunos días de angustia y no pocas horas de alaridos, que a esto da lugar la risa de un instante. Pero en retorno aquel coche da al César frutos feraces; al mundo, pimpollos que produzcan frutos, verduras sin cuento y carne al infierno. Por este lado estos coches son tan útiles a la república como perjudiciales a la moral; mas pues que son necesarios, dejemos rodar con su buena ventura estos depósitos de placeres presentes y de pesares futuros, que acado algún día necesitemos acelerar el paso de la vida en ellos; y máxime yo, que los tengo tan de cerca, que no pasando ninguno en mi humilde carreta, soy más envidioso de las escenas que algunas veces veo, que contentadizo de mi continencia.

BAE, 48, p. 531.

¹⁵⁶ La dama recordaba a galán que le acosaba el oficio propio del coche: *No volvais mas a la fuente, / porque estoy segura y cierta / que no es bien que vos hagais / a los coches competencia*, Lope, *La moza del cantaro*, 1627, BAE, 24, p. 560. Doña Mayor, dama celosa, avistaba como un galán que le servía se iba en coche con varias damas al río. Sin poderlo sufrir, sacaba el suyo y les seguía. El autor, advertía:

En la facilidad de querer seguir doña Mayor a don Leandro se amonesta a las mujeres que huyan de imitarla, pues aunque haya la ocasión del coche y el disimulo del emboço, tal vez, viéndose en tales lances, usa el demonio de sus cautelas, disponiendo modo como atraer a su dominio, a quien se pone en tales ocasiones, y assí, quien usare el salir pocas veces de su casa, escusará verse en estos peligros donde tanto se aventura.

Castillo Solórzano, *Lisardo enamorado*, 1628, E. Juliá y Martínez, Madrid, 1947, pp. 184 y 327.

fuerza a la palestra. Entonces se vertieron las más duras críticas al uso del coche por parte de Francisco Santos, especialmente en *Las tarascas de Madrid y tribunal espantoso*, obra en dos partes escrita en 1665. Como recordaremos, en *Tribunal espantoso* el autor soñaba que convocaba a la corte infernal ante Lucifer, para enjuiciar su actuación entre los hombres durante el tiempo de la Cuaresma y la Semana Santa¹⁵⁷. Aqueronte, el *gobemador de los coches del mundo*, contaba sus éxitos entre los hombres y mujeres de la corte y mostraba como el coche era un magnífico aliado del demonio. Aqueronte castigaba en especial a los que pretendían ascender socialmente mediante el coche y a quienes lo usaban para sus deseos lujuriosos, una cuestión que en Santos conducía de forma axiomática a un final trágico y sangriento¹⁵⁸. Avisaba sobre todo de los peligros para la mujer que pretendía ir en coche y ponía en peligro su estima social y su misma salvación. Sus propuestas eran la vertiente literaria de la profilaxis social que se estaba llevando a cabo en la corte en esos momentos para tratar de controlar la abundancia de mujeres perdidas, las prostitución y otros delitos¹⁵⁹. Según Santos, la corte era un mar de pecado en el que se debatían las naves repletas de pecadores sin remedio, especialmente las mujeres, insensibles al castigo:

*Y así navegan muchos que tiene coche, en el cenagoso charco de la culpa, siendo dueños de aquellas miserables mujeres, que por dos horas de coche pasarán dos días de hambre; y aunque sepan que han de venir acá, lo llevan a bien, y dan por bien empleado por venir en coche; y con el Prado nuevo y viejo, hago mi agosto, encerrando almas para todo el año con la carretería que gobierno*¹⁶⁰.

¹⁵⁷ Véase el capítulo 8 § 3. 2.

¹⁵⁸ ...paso a los nacidos de la dicha que podían gozar a la mayor perdición que pueden adquirir, inventando para ello los vasos que surcan los mares de Madrid, como piloto mayor; pues desde el coche se pasan al infierno, en tanto grado, que ya los que quieren ser enredadores procuran echar coche, ruándole a menudo, y los que le ven, se dicen unos a otros: "Hola, ¿no veis a Fulano cómo se ha echado coche, y ayer era un pobre metemuertos? Muy rico está quien tal gasto sustenta." Otro le echa, para con él brindar a la lujuria, y cuando va por la calle, cualquier mujer que ve, si le parece que tiene rostro agradable, saca la cabeza por un estribo y la dice: "Reina mía, si se quiere servir del coche, aquí lo tiene, y a su dueño, que la servirá de lacayo; entre si quiere, que será muy bien recibida", F. Santos, *Tribunal espantoso*, p. 371.

¹⁵⁹ Se había dado orden a los alcaldes en 1661 para que cada uno en sus cuarteles cuidase de recogerlas en donde las encontrasen para ser llevadas a la galera o cárcel de mujeres, M^a Dolores Pérez Baltasar, "La marginación femenina en la época de los Austrias", AA.VV., *Historia de la mujer e historia del matrimonio*, p. 126.

Aqueronte iba relatando uno tras otro diferentes casos de ascenso social injusto y perdición moral:

¡Y crea el infierno, que no ha inventado otro espíritu alguno mayor alcahuete, que el coche!; y sino, al Prado doy por testigo, pues apenas oye una liviana mujer que la convidan con un alhaja tan de su gusto, cuando la admite, y admite la petición, sin dar traslado a la parte, pues da cuanto la piden; y conozco en Madrid más de cuatro mil y quinientas mujeres en quien ha entrado tanto la vanidad, después que las galas y adorno las sacó de fregonas, que si han de salir fuera envían donde saben por el coche, con que se convidan a la paga del empréstito, y el del coche no le niega a ninguna conocida, antes las convida con él para cuando le quisieren; y como es trasto de vanidad, cualquiera mujer vana lo admite, disponiéndose para la ofensa de Dios¹⁶¹.

Más concretamente, contaba el caso de cierta doncellita hermosa que se ha dejado llevar de la soberbia del deseo de andar en coche y para conseguirlo había buscado la amistad de una vecina, que cada semana muda barrio porque la persiguen sus pecados, a la que viendo cada día en uno diferente, le había pedido que convenciera a sus padres para que la dejen ir en su compañía. Esta finalmente la había llevado a un jardín, donde fue convidada en el tiempo que andaba la procesión del Miércoles Santo. Allí Aqueronte lograba sus deseos pues se rindió a la voluntad de un amigo del dueño del coche, que también lo tiene¹⁶².

También contaba como había conducido al Prado,

unas gorruncillas, tan primales como desvergonzadas, y yo las adorno el rostro, todo lo más saladillo que puedo, y el cuerpo se le pongo algo amortajado en una mantilla blanca, y las ... arrimo a los coches donde va gente de gasto, y con cuatro chanzas desvergonzadas que dicen, los emboban, y las hacen entrar dentro, donde no falta asiento para mí, como maestro de todas aquellas acciones; y ayer hizo ocho días que hice entrar a una en el estribo de un coche, donde iba un hombre mayor, y tan gran calor arrojé el pedernal nuevo con el aliento que yo le presté, que aquella yesca, aunque vieja, la encendió tanto, que cerró las cortinas, porque no se fuese la ocasión, haciendo sala de culpas el coche, y dejándolos enzarzados con

¹⁶⁰ F. Santos, *Tribunal espantoso*, p. 372.

¹⁶¹ *Ibidem*, p. 371.

¹⁶² *Ibidem*, p. 372.

*el abrigo del aposento vil*¹⁶³.

Otra vez se dirigía a un coche ocupado por cuatro amigos que abordaban otro con cuatro damas, trabando *tan larga conversación, que enlazados los dejé para todo el año*. Depuse se entretenía con *un buen viejo, que en la florida edad se ha abstenido del pecado sensual, pero al que hizo la otra tarde que guiara el coche a orillas de un arroyo, donde lavaba,*

*una mozuela desenvuelta y cantora, maestra en seguidillas; y parando el coche, le sembré tal calor por todas sus venas, que miserablemente se dejó vencer de mis gustos, que todos paran en pesares; pues, enamorado de su voz y cara, la llamé, diciéndola se le quería lavar un pañuelo, y de palabra en palabra la hizo entrar en el coche, y llevó a su casa, donde la tiene regalada y adornada, que ya parece otra; y tengo de hacer que un criado de la casa la solicite y alcance, que en tales mujeres, quien tiene seguridad, queda más burlado que el perro que burló la presa que llevaba en la boca por parecerle mayor la sombra; y tengo de hacer que con palabra de "casaréme contigo" traten de dar veneno al viejo; y ejecutado, acabará miserablemente, y ellos serán descubiertos y castigados por la justicia, que mis gustos duran tanto como un soplo arrojado a viento recio, y nunca tienen mejores fines*¹⁶⁴.

También contaba Aqueronte como había de lograr que un nuevo rico echara coche, lacayos y jardín, para convertir este último en lugar del vicio:

*ahora ando solicitando el que uno que ha heredado una gran suma de hacienda, eche coche y lacayos; y para su esposa compre silla, y en viéndose dueño de coche, tengo de hacer que compre un jardín, adonde con el vicio del tener, haré que el coche acarree ganado a la casa del placer, y de este modo le tengo de ir consumiendo la hacienda; y ha de llegar a extremo tal, que para no bajar del coche y silla se ha de valer de medios dañosos contra su alma y su prójimo, siendo causa el coche, sin hacer reparo en lo que sirven en el mundo, siendo alcahuetes y encubridores para la ofensa de Dios*¹⁶⁵.

Otro caso era el de un propietario urbano recién encochado que había de dejar sin casa a una pobre mujer y su hija, la cual quedando desprotegida había de perder

¹⁶³ *Ibidem*, pp. 372-373.

¹⁶⁴ *Ibidem*, p. 373.

la honra debido al coche:

*tengo ordenado que un hombre que ha echado coche, quite la casa para hacer cochera a una pobre viuda con una hija, que la pretendía remediar con la casa, y tengo de hacer que se coman el dinero que por ella las dieran, y se hallen pobres, para que por este camino pierda casamiento, y pierda la flor que la hermoseaba, causado todo del infame coche*¹⁶⁶.

Uno de los más pesados castigos era el que preparaba Aqueronte para tres personajes. Se trataba del dueño de un coche que había reparado en la belleza de una vecina y que para solicitarla había tenido la ocurrencia de tomar el apellido del marido, haciéndose pasar por su pariente. Entretanto, el marido que olvidaba sus oscuros orígenes, empezaba a salir de su esfera:

ahora cree que su vida era sueño, pues ha despertado siendo pariente de un señor calificado que sustenta coche y arrastra lacayos; sin creer que sólo es el blanco de esta mira el rostro de su mujer; y por aquí he de conseguir el ensoberbecer a este cuitado humilde, y que vano y presuntuoso se olvide del trato que le alentaba, y con el parentesco creído deje salir a su mujer en coche; y ella viéndose agasajada y regalada del nuevo deudo (por parte de Adán), y viendo a su marido tan otro como solía en acudirle, no se muestre ingrata a quien la da coche y le pague en buena moneda.

Pasado un tiempo, se había de enfadar el caballero con el marido, por verle tan soberano y tan ciego y discutiendo había de dejar el trato con ellos, pero la dama,

*por no bajar del coche buscará otro que le tenga, y será un genovés, que gana doscientos por cien; y en una ida al Pardo, tengo de hacer que yendo el paciente en compañía del genovés y su mujer, se despeñe el coche y caiga en el río, ahogándose todos miserablemente; y al caballero primero, porque la inquietó de su sosiego con la golosina del coche, le tengo de celar hasta traerle acá, que si no se enmienda será muy presto*¹⁶⁷.

Mientras Aqueronte relataba estas historias, aparecía en escena un coche que

¹⁶⁵ *Ibidem*, p. 373.

¹⁶⁶ *Ibidem*, p. 374.

¹⁶⁷ *Ibidem*, p. 378. Obsérvese que al primer caballero se le había de castigar yendo al infierno, pero los otros personajes de baja estofa, el matrimonio y el prestamista genovés, habían de ser castigados antes, perdiendo su vida accidentalmente.

llegaba pretenciosamente¹⁶⁸. El tribunal se alborotaba y Aqueronte reconocía al momento a Inesilla *la que asaba castañas los inviernos y vendía cañamones y tostones por el Prado*. Sorprendido de verla *tan adornada de galas y en coche* que parecía *hija del rey Cubo*, le pedía que contara su historia y como había llegado a ese estado. Inesilla refería su ascensión social y caída moral:

Inesilla soy, la que vendía cañamones; no te espantes de verme en coche, que muchas quedan en el mundo ruándole, que han tenido peores principios que yo. Sabrás que mi suerte me llevó una tarde al estribo de un coche donde iba un hombre de los que habiendo toca, no se espantan de una borrica para quebrantar el sexto; y pareciéndole mi cara de su gusto, aficionado de mí, me hizo entrar en el coche, sin mostrar turbación de verme con dos cestas en los brazos, una mantilla por los hombros y en la cabeza un sombrero y con unos zapatos abotinados. En fin, me llevó a su casa, después de ser dueño de mí dentro del coche, que es éste en que vengo, y adornándome de galas me transformó tanto que yo misma no me conocía, pues me desvanecí de tal suerte que, deseando ser vista de todos, labré mi perdición y la de éste cuitado que traigo conmigo, que cuando yo hablo no despega el su boca de miedo que me tiene, que viéndome un día se enamoró de mí y yo le pagué el amor yendo un día a su casa; y apenas cumplió su antojo cuando mi primer galán, habiéndolo sabido, entró y nos dio de puñaladas; y así, acá venimos por orden divina a pagar los pecados cometidos; y si no hay misericordia conmigo, siquiera por esta carilla, ¿no podré pagar el diezmo de mis holguras¹⁶⁹?

Aqueronte le respondía que no había de tener piedad con ella pues ella no la había tenido con los pobres, pero le había de permitir que pasara en su coche el Leteo para entrar en el infierno, lo que desataba una revuelta entre los demonios, que se negaban a tener un coche entre ellos¹⁷⁰, que finalizaba con la quema, nada

¹⁶⁸ -Para, para cochero, no andes más, que aquí es; ¿no hay un paje que quite el estribo? ¡Hola, ¿qué desvergüenza es esta? Apeaos, Ordóñez; quitadle vos, llamad a esa puerta, decir que saquen hachas, *ibidem*, p. 379.

¹⁶⁹ *Ibidem*, p. 380.

¹⁷⁰ Así lo exponía un espíritu del Tribunal, asegurando que en el infierno no los querían:

¿Además de no tener sosiego alguno en estas mazmorras nos quieres traer coche? Destruído te veas, tú y tu fingido barco, si tal haces. No metas acá tan infernal trasto, que me parece que por no andar entre esos cajones de culpas, mirando la desvergüenza de un cochero, como se atreve con las alas y bríos que le da el amo, no respetando cosa alguna, atropellando al pobre y salpicando a todos, cansando al mundo con su fuera de atrás, rompiendo quietudes y devociones, y ocupando el mejor lugar en cualquier ocasión con aquel asqueroso trasto. Digo que me fuera a los más horribles senos de estas moradas, si acaso hay diferencia de más o menos, donde la pena es tan igual; y así, ese trasto, sólo lo consentimos en el mundo por el provecho que nos da, que acá, para qué le

simbólica, del vehículo¹⁷¹.

queremos.

Otro espíritu relataba más incomodidades del coche:

-¿En el infierno coches? Bueno dejarán el sitio, donde no hay empedrados, pues en Madrid, donde cada día están empedrando, apenas hay piedra con piedra, causado todo de estos infernales trastos. Buena ayuda de costa nos harías acá, pues era fuerza empedrar, y encajonar todas estas moradas; y en verdad que si se hiciera que los habían de pagar los coches, echando a cada uno cien ducados cada año, que si así lo hicieran donde los hay, no hubiera tantos que los pobres no lo desempiedran, pues jamás tienen zapatos, cuanto más coche o caballo; y lo mejor será no meternos en tanto ruido, que nadie sabe lo que es lidiar con cocheros y cuartereros, que mal pagados, o bien pagados, jamás hay calle limpia, ni empedrada.

Ibidem, p. 382.

¹⁷¹ El Tribunal sentenciaba al coche a ser quemado. Un demonio sacó un ascua traída del seno de los alcahuetes y testigos falsos, pues no se halló lumbre más propia, por ser el coche capitán de todos los pecados que se cometen detrás de cortinas, *ibidem*, p. 382.

CAPITULO 11

LOS CRIADOS: COCHEROS Y MOZOS DE SILLA

Los vehículos representativos necesitaban de criados que los condujeran y cuidaran de ellos y de sus animales. Pero junto a eso, los carruajes cuyo uso hemos analizado, fueron los criados ocupados de la conducción de los coches y los que transportaban las sillas, aquellos que concitaron más intentos de control y adoctrinamiento, en parte para limitar el acceso a un bien de lujo, en parte para enseñar al criado a representar adecuadamente a su señor en las nuevas condiciones de la corte. Para reforzar este control y alejar simbólicamente a estos personajes de sus excesivamente cercanos señores, sobre ambos oficios cayó una cascada de descalificaciones a lo largo de todo el Seiscientos que los tachó de seres bajos, infernales, infieles, borrachos y violentos.

1. COCHEROS Y SILLETEROS EN EL ESPACIO DE LA CORTE

Cocheros y mozos de sillas fueron algunos de esos nuevos oficios que atrajeron a la corte a una considerable masa de desarraigados desde la extensión del uso del coche y la silla. Considerados un peligro a reformar, fuera para expulsarlos de ella y que cultivaran las tierras de donde venían, fuera para integrarlos en los proyectos de reforma de pobres, fuera para disciplinarlos como fuerza de trabajo, en general fueron vistos como elementos indeseables, causa más que resultado, de la crisis económica que experimentaba la monarquía. Reformistas y arbitristas de

toda laya, empeñados en limpiar la corte de lo que esta producía, clamaron frecuentemente contra ellos.

1. 1. EL CONTROL DE LOS SILLETEROS, 1594-1691

Los intentos de control de los mozos de silla, iniciados ya a fines del siglo XVI, estuvieron vinculados tanto al deseo de eliminar vagabundos y desheredados de la corte, como a la pretensión de restringir en lo posible el acceso a un bien suntuario y años más tarde al intento de limitar gastos en los señores y frenar la competencia suntuaria.

1. 1. 1. El control de los silleteros durante la institucionalización del uso de la silla

Cuando las sillas empezaron a ponerse de moda a raíz de la primera pragmática de los coches, surgieron las primeras quejas acerca de su uso, pero el silletero mismo no fue considerado un peligro¹. A lo largo del proceso de asentamiento de la corte en Madrid y mientras se acentuaban las restricciones al uso del coche, especialmente tras la pragmática de 1593, la estimación de la silla como vehículo representativo aumento aun más y con ello surgió un novedoso problema, cuyo telón de fondo eran las masas de desheredados que venían a instalarse en Madrid. No fue casual que los primeros intentos de control de los silleteros comenzaran en 1594². El 6 de febrero de ese año, se decidió lo siguiente en la Junta Grande:

¹ La denuncia de la abundancia de sillas y la petición de prohibirlas tuvo lugar en las Cortes de 1583-1585, *Cortes*, vol. VII, p. 834. § LXV.

² La aparición de sillas de alquiler en la corte hispana fue más temprana que en otras cortes europeas. En París comenzaron en 1617 y en Londres en 1635, cuando Sir Saunders Dunscombe tuvo una concesión por 14 años. Se decía que su introducción se debió a la abundancia de coches de alquiler, comenzados a su vez en 1625, que dificultaban el tráfico en su búsqueda de clientes. Aunque menos veloces, las sillas ocupaban menos espacio y no eran tan incómodas

*los alcaldes de Corte viendo el excesso que en ella ay de moços que se alquilan para llevar personas en sillas y la demasia de precio. consultaron al conº se les tasasse, y visto en el parece que se devría mandar que estos hombres no tengan sillas para alquilar por los inconvenientes que resultan, y que por cada visita que fueren en silla de yda, y buelta no puedan llevar mas q un real cada uno, o, algo mas siendo lexos a voluntad del que las alquila*³.

A raíz de la consulta, se prohibió tener sillas sin registrar y se fijaron tarifas para el trabajo de los silleteros. Esta disposición volvió a repetirse en 1601, cuando la corte se trasladó a Valladolid⁴ y nuevamente, aunque aumentando los precios y las penas, al regresar aquella a Madrid, prohibiéndose a los mozos de silla el 20 de febrero de 1607 llevar más de 1 real y medio de ida y vuelta y ejercer el oficio a quienes no estuvieran *registrados* y *nombrados*, so pena de vergüenza pública, cuatro años de destierro y 20 ducados de multa⁵.

Entretanto, se trataron de imponer medidas restrictivas relativas al uso de las sillas de mano y a la limitación de su decoración. Las primeras, propuestas por las Cortes, no tuvieron de momento éxito alguno. Estas votaron el 24 de diciembre de 1598 si se había de pedir que en los pueblos principales *no puedan andar por las calles hombres en sillas ni en coches sino fueren de setenta años*⁶. Sin embargo, las quejas relativas a su excesivo lujo, si dieron lugar a la pragmática de 1600 que prohibía ciertas decoraciones en ellas⁷. Pero las medidas restrictivas volvieron

como los coches alquilados, Erik Eckermann, "Hackney Coach, Hansom Cab und Growler....", p. 114.

³ Se respondía que *parece que lo mas acertado sera prohibir que no aya estas sillas, y responderlo assi al Consº*, IVDJ Envío 43 (II), 448. Según el *Catalogo de la Sala de Alcaldes de Casa y Corte*, Madrid, 1956, p. 663, la prohibición de tener sillas para alquilarlas sin estar registrados y el precio de lo que debían llevar los mozos por persona se hallaba asentado en el libro correspondiente a 1594 al f. 515, (AHN Consejos Libro 1198) donde no lo hemos encontrado.

⁴ Ordenándose que ningún mozo de sillas que se alquile para llevarlas, *no pueda llevar ni lleve mas de tan solamente un real cada uno, de yda y vuelta, a la parte donde llevar a la persona que las alquile so pena de cada cien açotes, y de quatro años de destierro, de la corte y cinco leguas, en Pregon general para la gobernación desta corte*, Valladolid, 1601, BNM VE 154-30, f. 9r.

⁵ AHN Consejos, Libro 1201, f. 143.

⁶ Cortes, vol. XV, p. 766.

⁷ Se pidió al monarca moderar su lujo en octubre de 1599, *de modo q no puedan tener tela de oro ni de ptª ni hilo fino ni falso ni ser bordadas*, véase *Exposºn de 10 puntos...*, BNM Mss. 2346, f. 65.

pronto a la palestra y esta vez con importantes consecuencias. Lo interesante es que entonces se trató de dar remedio a la vez tanto al problema de la abundancia de silleteros, correlativa a la escasez de agricultores en el campo, según se decía, como a la cuestión de las restricciones de las sillas dado su valor como elemento representativo que marcaba las diferencias sociales⁸. Surgió así en 1604 una pragmática que institucionalizaba el uso de la silla, mandando que *ningun hombre de qualquier edad, calidad y condicion que sea, pueda andar ni ande en silla de manos, si no fuere teniendo licencia nuestra por escrito, bajo pena de perdida de la silla y 20.000 mrs*⁹.

Esta petición parece haber dado lugar a la pragmática de 2 de enero de 1600 por la que se prohibían ciertas decoraciones en las sillas, que no se podrían hacer,

de brocado, ni tela de oro, o plata, ni de seda alguna que lo lleve; ni puedan ser bordados los aforros de ellas de cosa alguna, y no se puedan hacer sino de terciopelo, o damasco, o otra qualquier seda; y puedan llevar flocaduras, y alamares de ella, y no de oro, ni plata; y los pilares de las dichas sillas puedan ser guarnecidos de pasamanos de seda, y tachuelas.

Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley II, cap. 4.

⁸ El 12 de mayo de 1603 Juan Serrano presentaba en las Cortes un memorial en el que mantenía que para el aumento de la labranza era conveniente que salvo la corte, Valladolid, Granada y Sevilla se pudiera traer coche con mulas porque así se podía desocupar *mucha gente muy util para el campo, que andan a traer sillas, porque pocos son los lugares donde no las haya en mucho número, y las que pueden y las que no, las traen*. Añadía que como

especialmente a los principios de la reforma destos oficios habría mucha gente desocupada dellos que primero que tomasen otros de los que se pretende, podrían dar en vagamundos, no porque desde luego no puedan ser labradores, pastores o soldados, cabando, arando, guardando ganado o asentandose a la guerra, pues no es menester tiempo para aprender estos oficios sino por vellaquería y ociosidad, parece sería conveniente suplicar a S.M. se aumentasen las penas contra los vagamundos para que con el temor dellas, siendo rigurosas, comenzasen desde luego a trabajar en lo que se pretende.

Cortes, vol. XXI, pp. 380-381. El memorial con los capítulos suplicados al rey en esas Cortes decía en el punto 30 que si en los lugares que no eran corte se permitía el uso de coches de mulas, muchos lugares de los reinos habían de contentarse *con coche las fiestas, y los días de trabajo labraran con las mulas tierra, viñas y olivares, y se desocupará mucha gente que en los lugares particulares se ocupan en llevar sillas, y acudirán a las labores del campo, de que hay tanta necesidad*, Cortes, vol. XXII, p. 445.

⁹ Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley VIII. Los consejeros subrayaron además que el excesivo número de sillas llevaba a la pérdida de la caballería:

aviendo visto el excesso y desorden que ay en andar en silla de mano los hombres de todas las edades, sin necesidad, ni otra causa alguna, por solo su regalo, que de pocos años a esta parte se a introduzido, siendo cosa tan indecente, y que por ello se va olvidando el loable y necesario exercicio de los cavallos, y se podian seguir otros inconvenientes....

En esa misma línea, se reglamentaron un par de años más tarde en la corte los movimientos de los silleteros de alquiler, intentando a un tiempo evitar la avalancha de desheredados, mantener la paz social en las calles y restringir el acceso a un bien suntuario relativamente asequible. El 23 de junio de 1609 los alcaldes ordenaron que todos los mozos de silla asistieran únicamente a la plazuela de Herradores y no en otras partes y *para que sean conocidos y no aya bag[abun]dos ayan de traer y traigan cada uno el correon con que lleban la silla echado al hombro descubierto*, so pena de vergüenza pública y dos años de destierro de la corte. Acto seguido, Joan de Feira, Bartolomé Riviera, Francisco de Montejo y consortes, mozos de silla registrados, alegaron que hacía más de 20 años que estaban y sus predecesores *han estado* en la Plaza de Santa Cruz y habían dado fianzas para estar en ella y sus portales o en la plazuela de los Herradores y que ahora había de ser gran novedad alterar el sitio de Santa Cruz porque se había de causar mucho trabajo a las personas que se servían de ellos. Dado el tamaño de la corte, argumentaban, era necesaria que hubiera dos puestos de mozos de sillas, pues habiendo sólo uno *con la tardanza y largo trecho no podrian haçerse las visitas por las señoras y personas que los an menester con comodidad*. Con más decisión se manifestaron aun contra la obligación de ir con los correones colgados al hombro *porque el traer correas del oficio encima de los vestidos nunca se a usado ni es cosa conveniente ni menos de no traer los dichos correones descubiertos se sigue inconbeniente*. Los mozos se defendían alegando que traían los correones *colgados de las cintas y pretinas y en sus faltriqueras* y que si tuvieran que llevar los correones al cuello *seria mucha nota de andar como los esclavos particular y ning° querria servir de mozo de sillas*¹⁰. En el pleito que siguió, se presentaron 5 testigos que fueron interrogados sobre las actividades y el comportamiento de los silleteros¹¹, dictándose finalmente un auto desfavorable a

Prematica en que se prohibe andar a los hombres en silla de mano, Valladolid, 1604, BNM VE 40-75.

¹⁰ En cierta comedia Leonardo aparecía caracterizado de silletero esclavo *con el correón al cuello de la silla y el palo della*, Lope, *Los esclavos libres*, 1599-1603, X, pp. 966 y 970. Menudeaban esos años los que veían en el silletero un oficio del todo vil, Covarrubias aseguraba antes de 1611 que *el llevar las angarillas, o silleta de varas, no se puede hazer con menos que con dos, y por ser oficio vil, y de trabajo muchos le rehusan*, Tesoro.

las pretensiones de los mozos. Como estos mantenían, la eliminación de uno de sus puntos de trabajo, en concreto la plaza de Santa Cruz, había de dificultar su accesibilidad a los habitantes de los barrios de San Jerónimo, San Sebastián y Lava pies. No parece casual la decisión de la Sala de alcaldes ya que en estas dos últimas zonas abundaban los representantes y las prostitutas¹². Se trató pues, de limpiar varios espacios representativos de ciertas profesiones y de dificultar el acceso de algunos sectores sociales a bienes de lujo destinados a los privilegiados. La reunión de todos los mozos de silla en un solo espacio y la obligación de llevar el

¹¹ 4 de las preguntas eran: si conocían a las partes y tenían noticia del pleito, si sabían que desde hacía 20 años o más se habían repartido los mozos de silla en las plazas de Herradores y Santa Cruz, si sabían si los mozos estaban registrados, si sabían si los mozos traían los correones colgados de las cintas y pretinas y en sus faltriqueras y si creían que si hubieren de traerlos al cuello había de ser mucha nota de andar como los esclavos particulares y ninguno había de querer servir de mozo de silla. Diego Torrejón mantuvo que desde hace 10 años siempre había visto a los mozos en Santa Cruz y en Herradores, le parecía conveniente que estuvieran en los dos puestos y creía que si tuviesen que llevar el correón al cuello, habían de tomarse por esclavos. El sastre Diego López decía que hacía más de 20 años había visto a los mozos en los dos sitios, que le parecía conveniente que estuvieran en ambos y que si hubieran de llevar los correones en el hombro había de ser mucha nota y *causa de mormurazion por traerlos los esclavos particulares*. El tabernero Claudio Barbange decía haber visto a los mozos en los dos sitios desde hacía 14 o 15 años y le parecía bien que siguieran en ellos y creía que si habían de llevar los correones al hombro no habían de querer ser mozos de silla. La bodegonera Isabel López mantenía que hacía mas de 27 años que había visto a los mozos en la plazuela de Santa Cruz y le parecía conveniente que hubiera dos sitios en la corte para que hicieran su trabajo, pero no sabía nada acerca de los correones. El último testigo, Pedro Méndez, despensero de un secretario real, decía haber visto desde 11 años atrás a los mozos en los dos sitios y creía conveniente que siguiera habiendo dos puestos y que había de ser gran nota ir con los correones al hombro y nadie había de querer ser silletero. Solo uno de los testigos, el tabernero, sabía si los mozos estaban registrados. Nos interesan en especial las preguntas tercera y sexta. Aquella indagaba si estando juntos en la plaza de Herradores *seria mucho trabajo para las personas que los an menester desta p(art)e de Santa Cruz hasta San Sevastian y barrios de St. Ger.mo y labapies el haver de yr a buscar los dhos mozos de silla y si debido a la tardanza y largo trecho no podrían hacerse las visitas por las señoras y personas que lo an menester con comodidad*. La sexta inquiría si sabía el testigo si los mozos asisten *con mucha quietud y paz llevando precios moderados en sus oficios* en la plaza de Santa Cruz, pregunta a la que todos los testigos, salvo Isabel López, contestaban haberles visto *con mucha quietud y paz llebando precios moderados* y que si había *algunas pendenzias les (ilegible) los rretraydos*. AHN Consejos Libro 1208 fs. 11-19.

¹² San Sebastián era uno de los *barrios del placer* en cuya cercanía vivían representantes y damas de la corte, (véase la edición de Jauralde Pou de *Las Harpías...*, p. 53n). Lavapiés era un barrio poco representativo y en parte, zona de prostitución. No se olvide que prohibiciones para que las prostitutas fueran en coche se dieron poco después, en 1611. En 1609 también se prohibió vender coches en la Puerta de Guadalajara, ordenándose que *anden por las calles y si quisieren estar parados sea en la plaçuela de los herradores*, bajo pena de 10.000 mrs a quienes estuvieran dentro de los coches, a los dueños de los que se vendieran y cien azotes a los cocheros, AHN Consejos Libro 1200, f. 468r. A. Camara Muñoz, "Modelo urbano...", pp. 37-38, menciona la prohibición del consejo en dos años, 1609 y 1616.

correón al hombro también buscó facilitar su control e identificación. Es probable que se afianzara la prohibición de trabajar en la plaza de Santa Cruz, no obstante, a raíz de la mayor valoración de las sillas debido a la institucionalización del coche, fue preciso volver a ordenar la obligación de registrarse para ejercer de silletero, como se hizo en 1611¹³ y en 1613¹⁴.

1. 1. 2. La reforma de los silleteros entre 1621 y 1691

Desde que corrieran parejas la institucionalización de las sillas de mano y los coches, a la praxis policial que trató de controlar el trabajo de los mozos de silla libres y el acceso de ciertos sectores sociales a su uso, acompañó una reflexión realizada por escritores y moralistas empeñada en denunciar y solucionar los problemas que ocasionaban estos personajes desheredados que poblaban la corte¹⁵. Como quiera que las medidas de control de silleteros y cocheros no debieron de ser del todo eficaces, debido entre otras cosas a que la presión por el coche y la silla era grande en estos años, pronto se añadieron cocheros y silleteros a la lista de los oficios a extirpar. El 23 de mayo de 1621 la Junta de Reформación escribía al rey sobre la superpoblación de la corte, asegurando lo necesario que era que la nobleza abandonara Madrid, yéndose a vivir a lugares despoblados y pobres,

¹³ Ordenándose que *ninguna persona pueda ser mozo de sillas alquilado en esta nuestra Corte, sin tener licencia para ello, y habiendole tasado lo que hubiere de llevar, habiendose de registrar ante quien nombrara el consejo, lo qual se entienda con los que tiran sillas siendo criados; y en las ciudades, villas y lugares se registren ante las Justicias de ellas, Nueva Recopilación, Libro VII, Título XII, ley VIII.*

¹⁴ En marzo de 1613 se pregonó un auto ordenando que en tres días, se registraran todos los mozos de sillas ante los alcaldes y no ejercieran el oficio sin tener licencia so pena de vergüenza publica y cuatro años de galeras, AHN Consejos, Libro 1204, f. 3r.

¹⁵ Para los reformadores de la pobreza, véase la edición del *Amparo de pobres* de Cristóbal de Herrera, por Michel Cavillac, Madrid, 1975, especialmente la *Introducción* e *idem, Picaros y mercaderes en el Guzmán de Alfarache*, Granada, 1994, pp. 279-311 y 471-525. La preocupación por los vagabundos venía de largo, la famosa consulta de 1619 trajo nuevamente el tema a la palestra, convirtiéndolo en punto de partida del inmediato proceso reformador. En su 4º punto, criticando el lujo desmedido, se abogaba porque no hubiera *tanta multitud de escuderos, gentiles hombres, pajes, y entretenidos, con otra infinidad de criados, con que se crían muchos vagabundos, sin arrostrar a tomar otros oficios que sean de provecho, por dejar sus tierras y venirse a esta Corte*, González Palencia, *Junta de Reформación*, p. 25.

los señores con los criados y allegados y oficiales y otros menestrales que llevarán tras sí, los quales se han venido a esta Corte y dexado sus casas por no tener en qué trabajar ni ganar de comer en ella, dando unos en pages y escuderos, a que no convida poco el pernicioso uso de traer cada señora un escuadron de infantería junto a su silla, llenándose la Corte de gente holgaçana, ques la que la inquieta y perturba, y otros en lacayos, cocheros, moços de sillas y aguadores, y otros oficios ynutiles, gente que haze mucha sobra aqui y mucha falta en sus naturales, donde pudieran labrar y cultivar la tierra, ques el offiçio principal en que consiste el nervio de la Republica¹⁶.

Las quejas continuaron durante la segunda oleada reformista de los años 1630, cuando se denunció que los silleteros llenaban la corte y dejaban de ocuparse en oficios más productivos y se defendió la necesidad de reducir el acceso a este bien suntuario¹⁷. De estas quejas se deduce que las medidas restrictivas no eran

¹⁶ González Palencia, *Junta de Reformación*, p. 81. En 1626 Navarrete criticaba a quienes dejaban sus lugares atraídos por la ciudad, *vinándose al ancho campo de la corte para dedicarse a pajes, o mozos de silla* entre otras comprometidas actividades, *Conservación de monarquías, passim*.

¹⁷ Lisón y Biedma soñaba que se dirigía al conde duque dándole recetas e ideas para reformar la decadencia hispana. Entre ellas proponía que el oficio de sillettero fuera realizado por personas de edad para que la fuerza de trabajo de los jóvenes no se desperdiciara:

que no es muy añeja la memoria de cuando era aumento de la gravedad, el llevar diez o doce hombres ancianos delante de la silla y ser el bracerero el más antiguo dellos, con que la lozana juventud de los que hoy acompañan se daría a otras ocupaciones útiles al público bien, hasta llegar a estado que pudiesen ocuparse de esta, para que en toda edad, antes de llegar a la decrepitud, sirviesen al rey y a la república, a quien nacieron obligados.

Lisón también abogaba por que la silla no estuviera en manos de aquellos a quienes su posición social no se lo permitía. Para ello insistía en recortar el número de mozos de sillas y escuderos a las mujeres de los oficiales de oficios mecánicos, para guardar las diferencias de status, aconsejando también que aquellos fueran ya mayores para evitar la sangría de mano de obra joven:

y juntamente mandar que ninguna destas mujeres pueda salir con escudero, porque, demás de los muchos salarios y jornales diarios que en esto se gasta, conviene que también haya diferencia entre las que son principales y ellas; y que los escuderos que se alquilan por días o asalarian por año, hayan de ser, por lo menos, que ya pinten canas; porque es cosa vergonzosa el ver tan gran numero de hombres mozos, que podrían trabajar, ocupados en ser braceros hasta de tusonas y cantoneras.

Mateo Lisón y Biedma, *El Tapaboca que azotan. Respuesta del bachiller ignorante, al Chiton de las taravillas, que hizieron los Licenciados Todo se sabe, y Todo lo sabe*, 1630, en L. Astrana Marín, *La vida turbulenta de Quevedo*, Madrid, 1945, pp. 603-604. Marqués de Careaga preguntándose sobre los riesgos de los criados de las sillas y literas, decía:

Ponderenlo otros; que yo solo me contento con referir lo que dixo Tertuliano, hablando de las mugeres Christianas, que hablaban con infieles, solo porque las prometian que las traerian en sillas, i

obedecidas y que el numero de los silleteros no disminuyó. Por necesidades de la guerra, en 1638 se procedió a una requisa de esclavos en la corte que afectó a los que trabajaban como silleteros¹⁸. A fin de poner en efecto medidas anteriores y de subvenir a las necesidades de la guerra, el 12 de abril del año siguiente se prohibió el alquiler de sillas, bajo pena de pérdida de las sillas, 4 años de presidio y seis de galeras, en caso de reincidencia, añadiéndose que la pena no se podía conmutar ni moderar¹⁹.

Desconocemos el resultado de esta prohibición, pero la insistencia en el control del número de los silleteros no cedió en años posteriores, denunciándose entonces que muchos de ellos eran extranjeros o vagabundos. Pérez del Barrio aseguraba en 1645 que cada año entraban en España *mas de veinte mil extranjeros, de todas naciones*, entre los que se hallaban *lacayos, cocheros y mozos de silla*²⁰. Martínez de Mata sostenía a mediados de siglo que los más de 120.000 franceses llegados a España se habían apoderado, expulsando de ellas a los españoles, de las profesiones serviles, entre ellas la de *silletero*²¹. Mexía de las Higueras proponía aprovechar a los vagabundos madrileños y de paso limpiar el espacio de la corte:

acompañadas con numero de escuderos de gallardos talles, i de adornadas Guedejas, i copetes; i que el demonio era el casamentero de semejantes bodas.

Marqués de Careaga, *Invectiva en discursos apologéticos...*, fs. 44rº y 44vº.

¹⁸ El 20 de marzo de 1638 se pregonó que se registrasen todos los esclavos en Madrid. Parece que muchos habían huído y fue necesario obligar a sus dueños a que los manifestaran porque se decía que eran *para las galeras por la falta de chusma*. Algunas grandes señoras que tenían silleteros esclavos habían acudido a Olivares para ser eximidas del bando y este había respondido *que el daba los suyos, y que la necesidad era grande: hartos mozos de sillas habia en Madrid*, Jesuitas, *Cartas*, vol. III, p. 216.

¹⁹ AHN Consejos, Libro 1224, f. 70.

²⁰ Además, aseguraba que todos *vienen desnudos, y descalzos de su tierra, pobre y miserable, y el mismo año vuelven vestidos, y llevan dineros en oro y plata, para el gasto de otros dos años mas*, Pérez del Barrio, *Secretario y consejero de señores y ministros*, 1645, BNM R 11414, *passim*. En 1644 el Consejo desestimó la idea de expulsar tras 15 días de plazo ¡a todos los gallegos de estos reinos que tuvieran entre 16 y 50 años!, consulta del 18-III-1644, AHN Consejos Leg. 7157 nº 48. Recordemos también que el Consejo mandó publicar dos bandos en febrero de 1678 ordenando el registro de la gente que entrase en la corte y mandando que salieran de ella lo que no tuvieran ocupacion legitima, AHN Consejos Leg. 7148 (libro sin signatura ni foliación).

²¹ F. Martínez de Mata, *Memorial en razón de la despoblación*, 1650, cap. 51, discurso 7º, *apud* Gonzalo Anes, *Memoriales y discursos de Francisco Martínez de Mata*, Madrid, 1971, p. 309.

Otro genero de gentes biben en la corte en gran abundancia que sobran muchos lacayos, cocheros, moços de silla casados, que las mugeres de estos bagando por las calles, y a las puertas de las tabernas ... dan pasto a la gula y a los bebedores²².

También hubo quejas por la dificultad de gobernar y disciplinar a unos criados que se habían vuelto a la postre imprescindibles y cuyo número no había cesado de aumentar en los últimos tiempos, como comentaba un alcalde de la Sala hacia 1670. Aseguraba que los silleteros que tenían los particulares para su servicio se hacían,

estimar y pagar de manera que no hay hacienda para tenerlos ni paciencia para sufrirlos. Que mucho, si las señoras, para que las traigan a sus visitas todo el día y noche les estiman más que a ningun otro criado y les regalan como si el tenerlos contentos consistiese su mayor felicidad? Porque ya, quien no tiene silla con mozos en casa no tiene contento²³.

Desde la segunda mitad del siglo, junto al problema de la abundancia de estos criados se empezó a destacar también el enorme gasto que provocaban en las haciendas y la competencia suntuaria que se desataba gracias a su uso. Así, un anónimo arbitrista castellano clamaba:

Las sillas y silleteros de que se contentaban en otro tiempo las señoras de más porte son oy comunes, y quizas mas adornadas en casa de muchos togados, y plumistas con el acompañamiento de paxes y escuderos a cavallo para ir sirviendo a las que no parecieran mal por la calle a pie con una criada²⁴.

²² Viñas y Mey, *El problema de la tierra...*, pp. 186 y ss. y 229-230. Las actividades de las mujeres de estos personajes recuerdan a la escandalosa mujer de Julio Araujo, cochero zamorano, cuyo caso llegó en 1664 al Consejo que ordenó a los corregidores pusieran remedio conveniente, AHN Consejos, Leg. 7142, s.f.

²³ Domínguez Ortiz, "Aspectos del vivir madrileño durante el reinado de Carlos II", *AIEM*, VII, 1971, p. 245.

²⁴ *Achaques de la Monarquía*, BNM Mss. 8180, f. 66. Se trató de disminuir el gasto suntuario en el atuendo de estos criados, como dispuso la pragmática de 1657 en su 14º punto:

En libreas de lacayos, cocheros y moços de sillas, mandamos, que no se pueda traer ninguna otra cosa, que no sea de paño, sin ninguna guarnición, passamano, galon, ni faja, ni pespûte al canto: y sean llanos; cõn botones en las delanteras de las ropillas; y permitimos que los cuellos de los ferreruelos, tahalíes, y mangas, puedan ser de terciopelos lisos, o labrados de colores, como sean

Hubo otras críticas similares al problema de los lacayos en general, pero no se llegó a sustanciar medida alguna²⁵. Parece que el asunto no alcanzó más trascendencia hasta que en la pragmática de 1691 se abordó el control del número de mozos de silla, prohibiendo que excediesen de 4. Los mozos de más habían de perder las *libreas con que fueren aprehendidos* y habían de ser condenados a 4 años de presidio en África por la primera vez y 6 años de galeras por la segunda²⁶, lo que mostraba un renovado interés por controlar su número y su presencia en el espacio urbano y disminuir el excesivo lujo de los señores, en consonancia con las medidas tomadas ese año con respecto al acceso al uso del coche y a su decoración.

1. 2. LA ACTIVIDAD DE LOS COCHEROS, TEORÍA Y PRAXIS

Los cocheros también estuvieron pronto en el punto de mira de las autoridades. Las primeras medidas relativas a su oficio dadas en la corte se

fabricados en España, y en los Reynos de nuestros dominios, u otras Provincias, y medias de lana de colores, y no de seda.

Las penas para los criados habían de ascender a 6.000 mrs y dos años de destierro de la corte, *Premática que su magestad manda publicar sobre conservacion del contravando, revocacion de las permissiones, prohibicion del uso de las mercaderias, y frutos de los Reynos de Francia, Inglaterra, Portugal y reformation de trajes, y vestidos y otras cosas*, Madrid, 1657, BNM R 23879 (9).

²⁵ En una consulta de principios de 1674 la reina señaló al Consejo los excesos que había en el número de lacayos. Este contestó el 15 de febrero manifestando que la ostentación de lacayos era un problema de amplias consecuencias. Su abundancia, además *del daño particular a los Amos, a quienes inutilmente gastan las haciendas en raciones, y vestidos*, afectaba a todo el reino, porque los que entraban en este oficio dejaban sus casas, abandonaban mujeres e hijos, se olvidaban de los campos y del servicio en los ejércitos, *hallandose por esta causa desierta la mayor parte de las dos Castillas, acabandose su poblacion, minorandose las Rentas Reales; no aviendo como es forçoso, quien socorra a los encargos, y necessidades publicas*. De esta *muchedumbre de lacayos* se derivaban numerosos problemas en la corte, *donde han llegado sus excesos a tanto (particularmente de algunos años a esta parte) que ellos son los q ocasionan, y se hallan a executar la mayor parte de los delitos que se cometen de muertes, heridas, y hurtos; como se reconoce de lo que en las rondas ordinarias dà cuenta al Consejo la Sala de Alcaldes*, AHN Consejos Leg. 51438/1.

²⁶ *Pragmática que su magestad manda publicar, para que se guarde y execute y observe la que se publico el año de 1684 sobre la reformation en el exceso de Trages, Coches, y otras cosas en esta contenidas*, 1691, BNM R 23879 (26).

referían a la prohibición de sacar los coches en la Semana Santa. Después se dictaron otras para lograr la colaboración de los cocheros en el control del tráfico, bajo pena de fuertes multas²⁷. Al empezar el siglo XVII se controlaron también precios de coches y literas de alquiler, pues se decía había mucho desorden de precios y otros excesos²⁸.

Pero el control que se trató de ejercer con los cocheros fue mucho mas intenso que el que se llevó a cabo con los litereros o mozos de sillas. Las medidas tomadas contra estos últimos pretendían sobre todo controlar a personajes que ejercitaban un oficio de forma independiente, que alquilaban su mano de obra y que transportaban a quienes les pagaban por ello. Las medidas enderezadas contra los cocheros fueron en parte de esa misma índole, pero hubo otras destinadas más específicamente a los criados que se encuadraban en las caballerizas de ministros, señores y caballeros. Fue la importancia adquirida por la caballeriza como sección de la casa encargada de la representación pública del señor la que llevó al primer plano a los cocheros. Este oficio asumió una importancia considerablemente mayor que el de silletero tanto porque tenía más competencias (era responsable de la prestancia y la seguridad de su señor, de la conducción de los vehículos, el cuidado de las caballerías, el mantenimiento y reparación de los coches, la observación de las etiquetas de la corte, etc), como porque la presencia del coche era mucho más ostensible que la de la silla. Ello implicó un intensivo proceso de disciplinamiento social dirigido específicamente al cochero²⁹. Este oficio, como pasaba con otros criados, estaba experimentando un

²⁷ A este respecto véase el capítulo 6 § 2. 3. 1.

²⁸ *Premática en que se pone el precio del alquiler de las mulas de silla, coches, literas, y de porte de ropa que se llevare en carros, y azemilas, y se proveen otras cosas tocantes a esta*, Madrid, 1600, BNM VE 36-41. Sobre el desorden de los precios y otros excesos véase la carta que escribía en 1603 doña Isabel de Luna a Diego Sarmiento, corregidor de Valladolid, sobre un caso que le había acontecido a su esposo con un alquilador de literas que *fuera de las desvergüenças y livertades que dixo* y de hacerle perder un día de camino, *se a quedado con zinquenta Rs.* No sentía tanto esto la dama, decía, aunque reconocía que no le sobraban, *como porq este honbre no se quede con ellos*, rogando a don Diego que mandara a su alguacil por ellos, cfr. AGPR III/ 2154 doc. 153, su fecha en 26-IX-1603. El relato pormenorizado en doc. 152.

²⁹ También lo hubo para los silleteros como para otros criados, véase *infra*, pero de aquellos de escaleras abajo creemos que pocos tan exhaustivamente como los cocheros. La formalización más interesante del oficio se encuentra en la obra de Yeigo de Vázquez que escribió uno de los primeros

cambio muy importante porque no solo era necesaria la destreza manual para llevar el coche, era menester poder servir en un contexto mucho más exigente en el que la competencia ceremonial de los señores estaba a la orden del día y en el que se estaban creando nuevas formas cortesanas en el espacio público. Todo eso no era fácil de lograr con recién llegados a la corte por lo que fue necesario disciplinar a estos criados e imbuirles sus nuevas y complejas obligaciones frente a las tradicionales relaciones de dependencia de la casa señorial. Para poder llevar esto a cabo, el criado había de estar encuadrado en la casa, ya que en caso contrario, ni se le podía disciplinar adecuadamente, ni la inversión económica era rentable³⁰. Tener un buen cochero no era fácil, pero tener uno malo podía ser muy peligroso³¹.

Las funciones del cochero podían resumirse en una, cuidar de la integridad física de su señor y mantener y en la medida de lo posible, aumentar, su posición jerárquica en la corte. Para ello debía atender a tres cuestiones muy relacionadas entre sí: limpieza y cuidado de si mismo, del coche y de sus caballos, conducción segura y atenta a las

libros de etiquetas de la corte española destinado a los jóvenes nobles empleados al servicio del rey, los grandes o los príncipes. En su *Estilo de servir a príncipes* dedicaba un capítulo a los cocheros, mucho antes de que se pusiera de moda una tratadística específica sobre el tema. Véase, Jeanne Allard, "Les règles de l' etiquette a la cour des Habsbourg d' Espagne. XVIe-XVIIe siècles", en *Les traités de savoir-vivre...*, p. 138. Algunas notas sobre el cochero y la ausencia de instrucciones para el oficio, particularmente para la conducción (cosa con la que no estamos totalmente de acuerdo), en Axel Gelbhaar, "Die Kunst, Kutsche und Pferde ... recht zu fahren", en R.H. Wackernagel (Hrgs.), *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, vol. 2, pp. 72-75.

³⁰ El 30-XI-1611 doña Constanza sugería a Diego Sarmiento despedir al cochero Bernardo tras pagarle lo que se le debía y que se contratara al que tenía García Sarmiento de Acuña. Le habían dicho que,

era un onbre de bien y q se llamaba osorio si este es el que dezis mandalde benir porq aca aze costa un cochero q lleba mui buen dinero q como es de prestado quieren q les pagen mas= digo q si fuere buen cochero benga porq no tengo gana de Remendones.

BPRM II/ 2182 doc. 176. En las instrucciones al caballerizo dadas por una casa ducal que residía fuera de la corte se le decía al respecto de los mozos de silla que procurara que no huyeran *con las libreas sino que den seguridad de servir el tpº que estan obligados y quando alguno se despidiere se le a de quitar la librea para dar al que entrare en su lugar*, véase *La orden que a de tener el cavallerizo en el exerçio de si officio*, 1619, AZ carpeta 292/ 24.

³¹ Constanza de Acuña escribía a Diego Sarmiento (Madrid-Valladolid, 23-XI-1611) de estos peligros:

anme dicho q alla abeis Recibido cochero no q'ria q fuese algun Remendon porq toda la bida andaremos en pendenzias sobre q no saben lo q se hazen asi q señor si el no es bueno demasiada prebencion a sido y arta costa q traerle a el y a Suarez y su mujer y todos esos embarazos arto caro sale=

etiquetas cortesanas y observancia de un comportamiento correcto y buenas costumbres. Para lograr esto no sólo se dieron instrucciones concretas, relativas a cada uno de esos puntos, hubo también una general disciplinización que había de llevar al criado a asumir los valores y los comportamientos que de él se esperaban.

Una de las más evidentes funciones del coche y el cochero era mostrar al señor en toda su apostura, significando su status, riqueza y poder. Durante el Antiguo Régimen la ostentación suntuaria no fue exteriorizada fundamentalmente por el *pater familias*, sino por su entorno inmediato, mujeres, hijos y criados, coches, caballos o casas³². En esta línea, se resaltaba el número de los criados y el lujo de su vestimenta, precisamente en la institución que más destacadamente mostraba al señor públicamente, la caballeriza³³. Los cocheros iban vestidos de forma específica, frecuentemente con atuendos de estilo bohemio y sayos vaqueros en los que se podía apreciar la competencia entre los grandes señores³⁴.

BPRM II/ 2175 doc. 74.

³² Alvarez Ossorio-Alvariño, "Rango y apariencia...", p. 274.

³³ En 1623, cuando el bautismo de la princesa Margarita María, el Nuncio llegaba en su coche acompañado de doce lacayos, dieciséis pajes, dos cocheros y mozos de silla vestidos de terciopelo negro, con plumas, medias, mangas, forros de capas, y botones blancos, calças, ropilla, ropa corta, y gorras, Anónimo, *Relacion verissima, de el grandioso acompañamiento, y Bautismo, de la Serenissima Princesa, Doña Margarita, Maria, Catalina*, Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 271. Una relación de 1638 del bautismo de la infanta describía el aparato del cardenal Borja compuesto de doce lacayos y doce ayudas de cámara, los cuales, junto a cuatro cocheros y un mozo de ayuda vistieron aquel día libreas de terciopelo carmesi, boemios de lo mismo, gayados con pasamanos de oro, aferrados los doce en la lama del mismo color, y las capas de los lacayos de grana.

Anónimo, *Relacion verdadera de todo lo sucedido el dia del Bautismo de la serenissima Infanta*, Simón, *Relaciones...*, p. 451.

³⁴ El duque de Humena hizo su entrada en Madrid en 1612 con cocheros con ropones Ungaros, Anónimo, *Relacion verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia*, Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 82. Otra relación del mismo acontecimiento decía que iban dos cocheros vestidos de la misma seda, color y librea, y aljubas, y bonetes a lo Ungaro, Anónimo, *Relacion verissima del efecto, y fin de los conciertos del felicissimo casamiento de la serenissima Infanta de Castilla doña Ana Mauricia de Austria, con el muy catolico Ludovico rey de Francia, decimo tercio deste nombre...*, Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 86. En la entrada del Cardenal Barberino, el conde de Puñoenrrosto que fue a recibirle, había dado librea,

a cien criados, pages, lacayos, y moços de coche: que fue de xerguilla parda oscura, bocadeada con labores de bordado, fondos de tafetan naranjado, guarnicion de passamanos de plata, capas Gasconas de lo mismo, jubones de raso naranjado quajados de pey necillo de plata, plumas naranjadas, adereços, y espuelas doradas: tres coches de a seis mulas, con dos cocheros cada uno, vestido de sayos vaqueros largueados de passamanos de plata.

Junto al aspecto del cochero, el coche y los caballos debían aparecer tan dignos representantes de su dueño, cometido este en el que el cochero tenía toda la responsabilidad. Así, había de ser hombre *que tenga amor a los cavallos, y que los sepa pensar, y regalar, y que los sepa limpiar, y avisar al Cavallerizo, que cada mes de rehieran*³⁵. En cuanto a los coches, no sólo su riqueza, también su limpieza y presencia formaban parte del código cortesano. Por ello, el cochero:

Tendrá cuidado de tratar bien los aderezos del coche, que se han de limpiar todas las veces que se pusiere: porque si no hay limpieza con las guarniciones se echan a perder, limpiar también el coche con una escobilla, si fuere de terciopelo, y si fuere de cordobán con un paño: y porque no se eche a perder el cuero, no lo escupa demasiado, ni tampoco ha de estregarle de suerte, que descosa los pasamanos. Tendrá cuidado el cochero de tener aguja, e hilo, y lezna para coser si se descosiere alguna guarnición, y tener seda y aguja para coser algún pasamano, o alguna cosa de seda del coche.

Los carruajes eran muy delicados, no sólo en las partes decorativas, sino también en las partes constructivas, por eso el cochero necesitaba controlar el estado de la madera y engrasar el vehículo:

Juan Antonio de la Peña, *Discurso de la jornada que hizo a los Reynos de España el Illustrissimo, y Reverendissimo señor don Francisco Barberino Cardenal, título de S. Agueda, Legado a latere de N. muy S. P. Urbano VIII y su sobrino: con relacion de las ceremonias con que se eligen los Legados en Roma: entrada que hizo en esta Corte: Bautismo de la señora Infanta: y fiestas del Corpus*, 1626, Simón, *Relaciones...*, p. 343. Sayos vaqueros de terciopelo liso verde, con mucha guarnición de passamanos de oro, se dieron a cocheros y mozos de silla en 1624 en las bodas del Condestable de Castilla, véase Juan Antonio de la Peña, *Elogio de la ilustrissima familia de los Guzmanes y relacion de las fiestas, mascara, y acompañamiento que se hicieron en esta Corte en los casamientos del señor Condestable de Castilla*, Simón, *Relaciones...*, p. 305. En la entrada del archiduque de Austria, los cocheros del Almirante venían con sayos a lo Ingles, de paño y guarnicion de oro fino, Juan Pérez, *Relacion de la grandeza con que salio desta Corte para recebir al señor Don Carlos, Archiduque de Austria, el Almirante de Castilla, y de los toros, y cañas que hizo a los 20 de Nobiembre deste año de 1624 la Imperial villa de Madrid, y señores desta Corte, para festejar al señor Duque de Clebes, y Neoburque, Elector del Imperio*, Simón Díaz, *Relaciones...*, p. 307.

³⁵ Cuando algún caballo hiciera alguna bellaquería, el cochero debía saberlo castigar inmediatamente, *porque sepa que le dan por lo que ha hecho, y esto con flema, porque no habiéndola mal se negocia con bestias, y mas con los caballos, que no quieren cólera, y en acabados de castigar, luego regalarlos: y si fuéredes a caballo, saborearle la boza blandamente*, Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes...*, fs. 167v y 168v-169r.

*Tendrá cuidado en tiempo de verano echar agua en las mazas y rayos del coche porque no se hiendan con la sequedad. Tendrá cuidado de untarle, porque no suene como carreta*³⁶.

Algunas de estas medidas iban también dirigidas a garantizar la seguridad del vehículo y sus ocupantes³⁷, el segundo capítulo a cumplir por el cochero, junto a la observación de las etiquetas cortesanas. Los coches, ya lo dijimos, eran enseres de gran tamaño y peso y al mismo tiempo muy vulnerables, sus posibilidades de giro eran limitadas y requerían no solo de fuerza sino, sobre todo, de pericia³⁸. Aunque la mayor parte eran tirados por dos caballerías, los carruajes de muchos señores y príncipes usaban 4 y los de los monarcas y quienes les representaban o quienes salían de camino, llevaban hasta seis animales. El cochero iba, no sentado sobre un pescante como imaginamos habitualmente, sino a lomos del primer caballo o mula del

³⁶ Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes...*, fs. 167v-168r. Los carruajes habían de ser reparados en su decoración y en su mecánica debido a su delicadeza y a su frecuente uso. En la Caballeriza real se encargaba el maestro de coches de estos menesteres, pero cuando afectaban a tejidos, era competencia del guarnecedor y tratándose de vidrios, realizaba los reparos un maestro vidriero. Había una serie de abecedarios que compilaban los arreglos y sus tarifas. Es sorprendente la frecuencia de los reparos realizados; colocación de pinas, reparo de estribos sueltos o gastados, tejados, ejes, tijeras, sustitución de correones, etc, etc. Un ejemplo de reparaciones del año 1656, AGPR Administrativa Leg. 5245, s.f.

³⁷ Las instrucciones para el caballerizo de un señor hacían hincapié en que procurara que con los coches se tuviera mucho cuidado en su trato y en su limpieza y en hacer que siempre estuvieran con *buenos hiejes buenas lanzas y buenos clavos en las ruedas porque de no lo tener tal como conviene suelen acaecer algunos desmandes y desgracias en oçassiones indeçentes*, cfr. *Las cossas q tocan al que hijiere officio de cavalleriço son las siguientes*, s.a. AZ carpeta 292/ 25.

³⁸ Estas dificultades hacían inútiles a viejos criados para un oficio en el que la destreza, la fuerza física y los reflejos eran imprescindibles. Constanza relataba a su padre la negativa del cochero Bernardo a descender a mozo de caballos,

io q'mia q bernardo se inclinase a tomar lo q le esta mejor q es no ser mas cochero sino con su dinerillo procurar su vida porq con eso podra pasar el no se inclina a dejar de serbiros de cochero y debe de pensar q esto no puede dejar de ser: y asi no sale a esto sino dize lindas cosas, i q bos le abeis dicho q le abeis se dar de comer asi no le beo inclinado a otra cosa= io le e dicho q el escoja o tomar su dinero en paz o si quiere estar en casa q sirba se mozo de caballos porq io no pienso q en el estado en q estan los caballos aora el sabra azerles Rostro porque como el de la silla a estado olgado estos dias esta mas Rezio a mi parezer de lo q las piernas de bernardo podran sujetarle: esto y el aber oido que bos qriades tomar otro cochero me an echo determinar a dezirle lo q le digo aRiba: no que me suzediese desman grazias a dios si no q io me Rezele q podria suzeder en fin señor os digo esto para q bos beais q se podria azer para azer bien a este bernardo q en fin a serbido todo lo q a sabido: y tantos años i su mujer es huna bonita mujer el esta en casa tiene cuidado con la caballeriza y asi nos pasamos aguardando a nuestro amo...

tiro. Lo habitual era un solo cochero, pero príncipes y grandes señores se servían de dos, uno de ellos montado en la primera caballería del tiro y otro en la caballería más cercana al coche. Podía haber además un cochero a caballo, que abría camino, el sobrestante de coches. El cochero pues, no solo debía ser diestro en la mera conducción de su vehículo, sino que había de cabalgar a caballo o en mula entretanto, garantizando su seguridad³⁹, la de los ocupantes del coche⁴⁰ y la de este mismo⁴¹. Seguridad y obediencia, era el binomio fundamental a observar por el cochero en la conducción, como se apreciaba durante la recepción del dueño en el vehículo. Así, para evitar que el tiro, sin cochero que lo controlara, se lanzara disparado, este había de estar a caballo,

cuando el señor quiera entrar en el coche, por dos cosas, la una, que es descortesía, y poca crianza, la otra, puede entrarse en el coche, sin mirar si está el cochero a caballo, o no, y no estando puede disparar el coche, y matarle, y cuando el señor vaya a entrar estará con el sombrero en la mano, y en diciéndole: Vía, cubriráse, y andará con el coche.

El control del coche era fundamental dada la peligrosidad de estas máquinas si los animales no andaban sujetos, era por ello desaconsejable abandonarlo sin más, como hacían algunos cocheros en la calle:

³⁹ En 1645 yendo los reyes por la Casa de Campo, se le cayó a un cochero un sombrero y por alcanzarle con el látigo, se torció tanto el cuerpo de la silla que dio abajo y pasó el coche por encima del cochero, aunque fue su suerte tan buena que no recibió daño ninguno, Jesuitas, Cartas, vol. VI, p. 23. En 1657 viniendo a Madrid los reyes de rebozo a ver a su hija cayeron las mulas con el impetu grande que llevaban, y a los dos cocheros les quebraron a cada uno una pierna, cogiendoles debajo, Barrionuevo, Avisos, BAE, 222, pp. 57-58.

⁴⁰ En abril de 1658 yendo a El escorial estuvo a poco de volcar el coche del rey y a la vuelta de ahogarse en el río, que venía un poco crecido, si el retiro de los cocheros no fueran tan a tiempo al tropezar las mulas del tronco, dando lugar a sacar al Rey en brazos a tierra, llenandose el coche de agua hasta los estribos, Barrionuevo, Avisos, BAE, 222, p. 172.

⁴¹ En la ciudad y fuera de ella el cochero debía conocer los caminos, el estado del firme y las posibilidades de los vehículos en condiciones climatológicas adversas. En los viajes reales era fundamental el conocimiento de los caminos a transitar, a menudo de escasa calidad y no siempre aptos para los coches. Eran los propios cocheros quienes debían reconocer el estado de los firmes. En un viaje real a San Sebastián se aconsejaba escoger de entre los cocheros de la caballeriza real uno que sea muy practico y de satisfaccion, que llevando las medidas de los coches mas anchos que hay en la caballeriza, vaya reconociendo, ... los caminos y calzadas ... para ver si cabran los coches por ellas, sin inconvenientes ni peligros, Adrián de Loyarte, Felipe III y..., pp.10-11.

Ha de tener cuidado, cuando el señor se apee a hacer alguna visita no apearse del caballo, porque no dispare el coche, y si se apeare el uno, se quede el otro, que los coches de los príncipes traen dos cocheros, y por apearse ambos a jugar, he visto yo disparar, romperse el coche, y matarse los caballos.

Pero dada la importancia del coche como elemento representativo, el cochero no sólo había de conducir de acuerdo a la situación del tráfico, debía también parar, cejar, o acelerar según lo estimara conveniente su amo, manifestando con la conducción las relaciones y las jerarquías cortesanas⁴². El coche era parte del ritual de la etiqueta y el cochero y los tiros punta de lanza del status, de forma que los enfrentamientos por cuestiones de preeminencia fueron frecuentes, tanto como para desterrar de la corte la costumbre de parar el coche para saludar. Por todo ello, la pericia técnica en el manejo del coche había de ir unida a la obediencia al dueño del vehículo:

Ha de ser el cochero muy diestro para tomar las vueltas de las esquinas de la calle con limpieza, de modo, que los cubos de las ruedas no topen en ninguna esquina. El cochero no ha de tener condición propia, sino a la condición de los que fueren en el coche, y en particular ir con la de su amo, que si le mandaren que vaya despacio, despacio, y si le mandaren que vaya aprisa, aprisa.... cuando topare otro otro coche de otro Grande por la calle mudará de paso andando despacio, como que quiere aguardar a que pase, y sabido el señor quien viene, hará lo que le mandaren⁴³.

La tercera columna en el aprendizaje del cochero era observar un comportamiento adecuado y ser persona de buenas costumbres, cuestiones que remitían nuevamente al objetivo principal de mostrar convenientemente a su señor, para lo cual había de

⁴² Ello no impedía que, como dijimos, también pretendieran aumentar la estima a su amo. Una forma de lograrlo era la que pusieron en práctica en 1673 los cocheros del nuevo embajador imperial, *atrevidos borrachos*, como escribía en su diario el embajador que cesaba, que habían querido adelantar al suyo en la función pública, *contra toda la raçon y estilo de lo que se platica, pero no se alcanço tan disparatado atrevimiento, haviendolo cuerdamente resistido my gente*, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. II, p. 400.

⁴³ Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes...*, fs. 168r-169r.

interiorizar todos los valores que estaba destinado a sustentar y manifestar con su oficio, lo que sólo podía lograrse a través de una adecuada moralización.

Demasiado cercanos a los señores, los cocheros debían ser criados eficaces en la representación externa de su señor, pero también debían ser fieles y leales. Brochero subrayaba la paradoja de un criado tan necesario y al tiempo tan cercano y peligroso, cuando escribía que una de las mayores incomodidades de un coche era *el contemporizar con un cochero, porque además de ser gente infame, y de quien siempre presume el Derecho maleficios, era*

*cosa rigurosa que aya de ser testigo inevitable de quanto se haze, y dize, en un Coche un hombre vil, y de quien no se puede fiar secreto alguno: y lo peor es, que con ser las cosas, que de ordinario se comunican en un Coche las mas graves de la Republica (que una conversacion familiar todo lo brota) con todo suele aver algunos tan inadvertidos, que no reparan en el testigo, que tan cercano llevan*⁴⁴.

No era una queja cualquiera, porque el cochero estaba en situación excepcional para traicionar a su amo⁴⁵, aunque hay testimonios de que en ciertos asuntos parecían

⁴⁴ Brochero, *Discurso*, fs. 44v-45r. La famosa anécdota del cochero del conde duque era una muestra palmaria de esta problemática. Brunel aseguraba en 1665 que ningún cochero se sentaba en la parte delantera de la carroza, *sino sobre uno de los caballos del timón, desde que el conde-duque, habiendo dicho un secreto, que fue divulgado por el cochero, les fue prohibido el dicho asiento*, Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 279. La falsedad de la historia no impedía ver el problema de fondo, las nuevas formas de fidelidad y disciplinamiento social que se fueron imponiendo en las primeras décadas del siglo XVII. La condesa de Aulnoy contaba la misma anécdota:

el cochero, montado sobre una mula delantera, deja vacío el lugar que le corresponde en el pescante. Pregunté a don Federico de Cardona la razón de tal rareza, y me contestó que se había generalizado esta costumbre desde un día en que el cochero del conde duque de Olivares oyó una confidencia secreta que hacía su señor a su amigo, y por haberla revelado motivó un asunto ruidoso, pues hasta descubrirse la verdad el conde duque culpaba de infiel a su amigo, y después de averiguado, se convino en ordenar como precaución que los cocheros montaran en la primera mula.

Aulnoy, *Viaje por España*, t. I, pp. 166-167. Otros testimonios sobre la posición del cochero en Muret (1666) que aseguraba que los cocheros *no tienen asiento* y se ven obligados a *guiar a caballo lo mismo que nuestros coches* y en Jean Herauld (1669) que decía que el cochero va *sobre el caballo de detrás, como se ve aquí en nuestros coches*, Mercadal, *Viajes*, vol. III, pp. 551 y 573. La anécdota del cochero del conde-duque fue recogida por G. Marañón, *El Conde-duque de Olivares*, pp. 108-109, tomándola de Fernández de los Ríos.

⁴⁵ El embajador de Barcelona Francesc Rossell desesperado de no poder entrevistarse con Lerma, acudió al expediente de organizar un sistema de vigilancia sirviéndose de los propios

guardar silencio, como eran los galanteos. También era fundamental que el cochero, imbuido de los valores de su señor, fuera parte activa en la política de restricción del uso del coche puesta en práctica a partir de 1611. Así, se le mandaba que no lo prestara, un asunto en el que ponía particular hincapié Yelgo de Vázquez, poniendo en evidencia unos criados desobedientes y difíciles de controlar, necesitados del aprendizaje de los valores cortesanos. Aconsejaba al cochero que cuando el señor estuviera en alguna comedia, misa o junta, no prestara el coche, *que cierto que es vergüenza, que hay cocheros, que por cuatro reales que les dan, hacen falta a sus amos, y se hacen muy lindos alcahuetes, y ofendeis a Dios, y no servís a vuestro amo*⁴⁶. Ante la presión social por ir en coche era necesario compeler al cochero a cerrar filas con sus dueños, mostrando su posición y contribuyendo activamente al monopolio del uso que aquellos detentaban. Los argumentos de Yelgo dejaban pequeño el tópico literario:

*Y también debeis mirar, que meter en el coche a gente semejante, van locos de contento, como se ven encochados, y van travesando, tirando uno del pasamano, otro del alamar, otro metiendo los dedos por donde está empezado a descoser, de manera que cuando vuelve el coche, es menester volverle a aforrar, que si yo fuera dueño del coche, y mi cochero me le diese, no se lo que me hiciera, por estorbar tantos inconvenientes*⁴⁷.

criados del duque, entre ellos cocheros y silleros, para que le avisasen cuando saliera de casa, como lo hicieron y sabiendo un día que salía el duque en silla, pudo abordarle, cfr. Frances Amorós i Gonell (ed.), *Correspondència diplomàtica de Joan Francesc Rossel, 1616-1617. Una crònica de la cort de Felipe III*, Barcelona, 1992, pp. 166-167.

⁴⁶ Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes...*, f. 169. Recuérdese que la pragmática de 1611 mandaba que nadie que tuviera coche *le puedan prestar, ni los cocheros que los traen puedan meter en ellos a persona alguna, aviendolos dexado, y apeadose dellos sus amos*, cfr. Nueva Recopilación Libro VI título XIX ley IX. Decía el refrán, *Coche prestado, si tienes decoro, te sale caro* y *Coche prestado, propina al lacayo*, Rodríguez Marín, *Los 6666 refranes de mi última rebusca que con „Mas de 21.000“ y „12.600 refranes más“ suman largamente 40.000 refranes castellanos no contenidos en la copiosa colección del Maestro Gonzalo Correas*, Madrid, 1934.

⁴⁷ Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes...*, f. 169v. Yelgo de Vázquez adobaba un escrito que estaba destinado a la difusión pública, pero las instrucciones “auténticas” para los caballeros inciden en estos cuidados. Así en las dadas para el de cierto duque se le mandaba que cuando el coche o la silla estuvieran fuera de noche no se consintiera *como se suele que jueguen dentro de los coches ni sillas y quando esto subçediere castigallo con rigor*, cfr. *La orden que a de tener el cavallerizo en el exerçio de su officio*, 1619, AZ carpeta 292/ 24. Muy similarmente, al caballero de un marqués se le ordenaba que controlara que nadie subiera en el coche cuando iba de

Naturalmente se avisaba al cochero del gran peligro, el de la mujer, que manchaba el vehículo indeleblemente:

*porque ellas dicen que aunque sea un Serafín, si no tiene coche, no es buen hombre, que ya son los coches tan estimados, que no hay quien negocie sino tiene coche, yo pienso que con ellas los coches tienen las veces del dinero, tenga el cochero las veces de hombre de bien: porque siendolo sirva a Dios, no siendo causa para que en su coche se ofenda a su divina Magestad, que haciendolo así le estara mejor, y no por cuatro reales perder todo el derecho que tiene a hombre de bien y buen cristiano*⁴⁸.

A pesar de las responsabilidades de las que venimos hablando, el cochero no ejercía un oficio excesivamente duro en comparación con otros criados⁴⁹ y disponía además mucho tiempo libre, de ahí que en su caso fueran especialmente necesarias la moralización y la interiorización de los valores de la nobleza que debía defender y preservar. Esta persiguió la vida licenciosa, el mal lenguaje, el juego⁵⁰ y sobre todo, la

un lugar a otro sin orden expresa suya y que castigara a los cocheros si lo permitieran, cfr. *Ynstrucçion para exerçer el ofiço de cavallerizo*, s.a. AZ carpeta 292/ 26.

⁴⁸ Yelgo de Vázquez, *Estilo de servir a príncipes...*, fs 169v-170r.

⁴⁹ El trabajo de los mozos de coches era *mucho mayor* que el de los cocheros, como decía un memorial de 1616, AGPR Administrativa leg. 629. s.f.

⁵⁰ Las instrucciones dadas al caballerizo de una casa ducal que residía fuera de la corte le ordenaban que tuviera cuidado con los acemileros, a los que no debía consentir que vivieran *liçençiosamente*. Sobre los lacayos se le decía que había que conservar a los buenos y castigar a los malos sin que se les consintieran pecados publicos entre ellos y si no que se buscaran otros *que hagan lo que deven y que entiendan que han de servir de lo que se les ordenare y que no an de vivir tan liçençiosamente como en la Corte se ussa ni con la livrtad que agora se haze*, aunque hubiera que recurrir a buscar otros criados en los lugares del duque. Para los cocheros se decía lo mismo, *La orden que a de tener el cavallerizo en el exerçio de si officio*, 1619, AZ carpeta 292/ 24. Otras instrucciones para el caballerizo decían que había de tener cuidado que todos los domingos y fiestas los mozos de caballos oyeran misa y confesaran pidiendoles cuenta. Tenía que vigilar que los mozos de caballos no jugaran en la caballeriza ni fuera de ella, *Las cossas q tocan al que hiçiere officio de cavalleriço son las siguientes*, s.a. AZ carpeta 292/ 25. Un tratado sobre el caballo, fechable en esta época, decía al respecto de los mozos de la caballeriza, a los que dedicaba el capítulo 29:

La primera cosa, que debe de tener el mozo de cavallo, es, que debe ser fiel, y hombre de bien, no debe de ser jugador ni por cosa ninguna nunca debe blasfemar ni debe de tener muger ni hijos, y por esto no debe de dormir fuera de la cavalleriça la noche; y por esto quisiera yo que los mozos tuviessen su cama dentro de la cavalleriça... y por esto no me agradan las cavalleriças que tienen apartamentos para los mozos porq tienen ocasión de haçer alli dentro cosas enconvenientes sin ser vistos de sus superiores. Deven dichos mozos siempre tener limpia la cavalleriça y los preseves [pesebres] porque con esto se alcanza honra, y para el y para los cavallos salud... Devé ser prontos, diestros, obedientes, y no burachos, ni palabrerros, ni ladrones,

bebida, que parece haber sido la bestia negra de los caballeros y los señores, por los evidentes peligros que implicaba su exceso⁵¹.

Los datos que conocemos sobre el comportamiento de los cocheros parecen mostrar que estas dificultades de las que avisaban las instrucciones eran bien reales. El caso mejor conocido es el de la Caballeriza real donde se notaba la falta de buenos oficiales, como se decía en 1609 y 1611⁵² y en años posteriores, cuando se denunciaba la existencia de demasiados criados inservibles o malos cocheros⁵³.

aguardado se subir a officios mas honrados con la virtud, y diligencia, como cada dia vemos, que acontese.

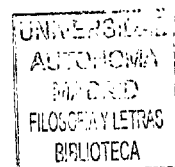
BNM Mss. 4227 fs. 47-48.

⁵¹ El caballero había de vigilar que los mozos de caballos fueran *mui reglados en el beber porque muchas vezes por haçer esto sin orden haçen cossas mal hechas en las cavalleriças, Las cossas q tocan al que hiçiere officio de cavalleriço son las siguientes*, s.a. AZ carpeta 292/ 25.

⁵² Las quejas sobre la escasez de buenos cocheros en la casa real en 1609 contrastan con su elevado número. Ese año había 25 cocheros de los que no 9 servían. Cinco de ellos eran alemanes borrachos, tres españoles de los cuales dos estaban tullidos *que no sirven mucho ha*, y otro ya viejo, *que siendolo fue rreçibido*, mientras que el italiano restante era también de edad, había servido muchos años, pero ya no lo hacía por no poder *andar a caballo por estar quebrado de ambas partes*. La propuesta de Juan Ruiz de Valdivieso, palafrenero mayor y sobrestante de coches era mandar a los alemanes a la guardia alemana y tratar de colocar al italiano en otro servicio y no pudiéndose se le dieran por su vida sus gajes que ascendían a 3 reales y 5 mrs. diarios pero no el vestido de mezcla que se daba anualmente. En cuanto a los españoles, proponía para los tullidos dos reales de pensión al día y para el viejo uno y medio y a ninguno el vestido de mezcla. Para alcanzar el número de 20 cocheros que se juzgaba necesario en la caballeriza se habían de tomar mozos de caballos de los *mas diestros*. En todo caso, se proponía no recibir en adelante cocheros de menos de 30 años, (para que *pueda servir siquiera veynte*), principio que debía observarse también con los mozos de caballos, carreteros y litereros. El rey aceptaba las propuestas haciendo hincapié en que los cocheros que se recibieran fueran *hombres moços y de buen y de servicio*, AGPR Administrativa, Leg. 629 s.f. A comienzos de 1611 se insistía en *la falta que ay de cocheros al presente que sea de servicio*, *ibidem*.

⁵³ En marzo de 1613 había ordenado el rey que no se proveyese ninguna plaza de cochero hasta que quedaran en el número de 18, pero las realidades de la casa real se imponían. El 9 de enero de 1616 el marqués de Flores, primer caballero, mostraba su desacuerdo con dar plazas de cocheros para casamientos *porq por haverse dado assi los ay muy malos en la cavalleriça*. El día 20 el rey ordenaba que cuando se hubiere de dar alguna plaza por motivo de casamiento, debía ser en personas *muy suficientes*, pues alguna vez *sera justo satisfacer serv^{os} por este camino*. El 7 de febrero el marqués de Flores señalaba *que ay mucha falta de cocheros porq ay tres que no sirven ni hã servido*. Estos eran Miguel Canedo, Alonso de Rojas y Diego Hernández. Además informaba a Lema de que,

En los coches andan moços delante porq no ay cocheros, y oy he visto un yerno de Muñoz pero no me contenta porq no es buen cochero y es viejo y otra plaça q VE avia hecho mrd a Tomas era p^o venderla como se lo tengo averiguado. Assi que las dos plaças q ay vacas se proveheran como VE fuere servido y de estotros q llevan plaça de cocheros no sirviendo ni haviendo servido se hara tambien lo que VE mandare.



Las quejas sobre la afición al vino de los cocheros, tan típicas de los testimonios literarios, evidencian que la realidad superó la fantasía. En 1609 de 9 cocheros que eran *de ningun provecho*, de un total de 25 que había en la Caballeriza real, cinco eran alemanes tan aficionados al vino que no se les aceptó ni en la guarda cuando se propuso darles otro oficio. No obedecían cuando se les mandaba ir a la caballeriza a pedir los aderezos de coches a los oficiales de manos y era notorio *que se cargan tanto en el beber que maltratan los coches y a cada día ay necesidad de Aderezos y Lerma y el duque de Uceda reusan de andar con ellos*. Juan Ruiz de Valdivieso proponía que fueran recibidos en la guarda alemana con 3 o 4 reales diarios, más otro real al día de por vida por lo que habían servido de cocheros. Pero dos años después los alemanes no habían sido admitidos, negándose a ello el capitán Calderón porque seguían en las mismas:

*Estos cinco tudescos se cargan de Bino de suerte que hazen pedazos los coches que traen, y aun quando no estan vorrachos por no servir ni trabajar hazen lo mismo, y demas deste daño toman de ellos y su compañía algunos de los españoles el mismo vizio y por esto nadie quiere yr con ellos quando llevan coche*⁵⁴.

En abril el marques de Flores seguía insistiendo en la necesidad de proveer dos plazas más de las dos previstas *por tener tres hombres in utiles que no son cocheros ni lo saben ser*. Pero los problemas continuaron; el 13 de febrero de 1617 el marqués de Flores trataba de recibir 5 cocheros,

porq Domingo Hernandez no sirve ni esta para servir ni el hijo de Phelipe Sabat, ni Cesar Taranto uno de los que se recibieron ultimamentey Alonso de Rojas tiene plaça de cochero y no lo es ni ha servido Miguel Canedo de la misma manera y Di^o Hernandez q cura el arestin q tambien tiene plaça y no sirve ni sabe.

También se informaba de que había en la caballeriza 8 litereros para sólo tres mulas, proponiéndose que *a estos se les podia dar algo y embiarlos con Dios*. El 17 de abril se respondía que los cocheros que tenían plaza y no la servían *estando para ello*, debían adiestrarse en los coches de los ayudas de cámara u otros para que pudieran ser de provecho más tarde. Pero la propuesta de despedir a los litereros no se consumó porque el 30 de abril Pedro de Arando confeccionaba un listado con los litereros que había, el tiempo que llevaban sirviendo y como habían sido promovidos. De los 8 que servían aseguraba que Gregorio de Alba, Matías Alonso y Sebastián Díaz podían hacerlo de cocheros. Pero tampoco ahora debieron terminar los problemas porque una consulta de fines de 1618 seguían comentándose los problemas a la hora de recibir buenos cocheros, AGPR Administrativa Leg. 629, s.f.

⁵⁴ El tópico de los alemanes o en general de los súbditos del imperio como grandes borrachos era una creencia muy firme, véase Friedrich Edelmayer, "La imagen del Sacro Imperio en la España

En 1628 el alcohol seguía haciendo estragos entre algunos cocheros principales de la Caballeriza, poniendo en peligro hasta la vida de los reyes, como manifestas varias quejas y el vuelco de un coche de la reina. La carta fechada el 12 de noviembre es bastante elocuente:

Señor ha muchos dias q me dijeron q a Antonio de Alva le hazia daño el Vino y no haviendole yo visto borracho no hable en ello pero quando vino aquí a comprar mulas desde s. Lorenço me hablo como tal y entonces dessee dezirlo a VE porque la g.te de la cava^a me hablo mas en ello. Alonso Martinez ha mas dias q me dijeron q le fuesse a ver meter un coche en la cochera q no podia hazerlo de puro borracho, y entonces me dijeron q estava assi algunas vezes y en la misericordia de Dios confio que no ha de suçeder nada a ssus Mag.des con ellos assi lo haga su divina Magd⁵⁵.

No fue sólo un mal de los cocheros de la Caballeriza real, fue un problema que se produjo también en otros ámbitos⁵⁶.

1. 3. EL COCHERO Y LA VIOLENCIA EN LA CORTE

La violencia en la corte fue un fenómeno que experimentó varios momentos álgidos. A comienzos de los años 1580 hubo un importante aumento de la criminalidad que llevó a que los encausados por 100.000 habitantes superaron los 300, estos aumentaron a casi 500 a fines de la década y se mantuvieron a finales de siglo XVI por encima de los 300. Un par de décadas más tarde, el número de causas abiertas permanecía estable entre las 120 y las 200 anuales, pero a partir de la segunda mitad del Seiscientos, la violencia conoció un nuevo aumento y los índices se situaron en torno a 250 reos por 100.000 habitantes entre 1665 y 1700⁵⁷. La corte fue campo experimental de nuevas formas de delincuencia y de

de Felipe II", *Reales Sitios*, 157, 2003, p. 11. Trae por cierto el caso del Vicencanciller imperial que parece haber muerto por un accidente causado por su cochero ebrio.

⁵⁵ AGPR Administrativa Leg. 629, s.f.

⁵⁶ Lantery recordaba el caso del cochero, que debía estar borracho decía, que casi mató a su familia en la calesa que volcó, Bustos Rodríguez, *Un comerciante saboyano...*, pp. 337-338. El embajador imperial castigó y despidió al *emborrachado silletero* que hizo caer con silla y todo a la condesa su mujer, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. I, p. 88.

nuevas formas de combatirla⁵⁸ y coches y cocheros ayudaron no poco a estas novedades.

En relación a la primera etapa, durante la que se extendía y consolidaba el uso del coche, no es fácil tratar sobre violencia y criminalidad protagonizada por cocheros, porque los datos que tenemos entre 1570 y 1630 son muy escasos⁵⁹. Estos aumentan desde 1630 en adelante, entonces sí, muy en consonancia con el auge de la criminalidad que se ha detectado en la corte. La causa principal de esta violencia de los cocheros es que debido al papel del coche en el espacio simbólico y ceremonial de la corte, los choques y los conflictos por la preeminencia eran harto frecuentes y podían terminar en violentos enfrentamientos entre criados. En la sociedad cortesana los cocheros tenían una posición peculiar en relación a un escudero o a un hombre a caballo; gozaban de una posición dominante pero al tiempo muy frágil. Eran arma ofensiva y defensiva simultáneamente, razón, junto a otras, por la que todos portaban daga, puñal o cuchillo. En una época en la que esto era habitual⁶⁰, era esperable que fácilmente echaran mano de su arma para defenderse. Cuando los coches y a veces las sillas, imponían su ley por las calles de la ciudad, no faltaban los altercados por accidentes, salpicaduras o por cuestiones de preeminencia entre nobles, embajadores, consejeros y caballeros o

⁵⁷ Ángel Alloza, *La vara quebrada...*, pp. 101-102, 114, 130-131.

⁵⁸ Ángel Alloza, *La vara quebrada...*, p. 16.

⁵⁹ En el concejo sevillano se escuchaban denuncias sobre los coches *los quales no sirven solam.te de pasear las damas ... sino de cargar las mercadurias*, pues los cocheros se alquilan para estos menesteres, AMS, Actas Capitulares, 1578, 1ª escribanía, vol. 1, fs. 118v-119r (2ª foliación). También se dieron casos de cocheros conflictivos, violentos y desobedientes. Una estereotipada anécdota sin fecha, ponía sobre aviso de nuevas realidades, el enfrentamiento a puñaladas de dos cocheros ante la mirada del rey. Cabrera de Córdoba contaba entre los sucesos de 1573 que dos cocheros de Felipe II se acuchillaron y como lo viera el rey y no se castigara al culpable por no haber otro que pudiera llevar el coche, ordenó se le metiera en prisión, cfr. *Historia de Felipe II, rey de España*, vol. II, p. 635. La repetía en 1628, Baltasar Porreño, *Dichos y hechos del señor rey don Felipe Segundo...*, p. 86. También Tomás de Castro y Águila, *Antídoto y remedio de daños públicos. Conservación y restauración de monarchías*, 1649, BNM 2/ 15691 fs. 26r-26v. El cochero del conde de Alba de Liste y dos del Cardenal Mendoza fueron azotados en Valladolid según contaba Pinheiro, *Fastiginia*, p. 223.

⁶⁰ Ángel Alloza, *La vara quebrada...*, p. 123. A fines de siglo un viajero inglés comentaba que la moda de llevar espadas era normal y que hasta los cocheros *llevan aqui espada, en sus pescantes, lo cual constituye, en todos los demás países, una señal de distinción para la nobleza y para los hidalgos, mientras que aqui no representa mas que un elemento mas de su atuendo*, Patricia Shaw Fairman, *España vista por los ingleses del...*, p. 217.

simples ciudadanos, solventados normalmente por y en los criados, especialmente los cocheros⁶¹. Estos eran en realidad, los primeros que tenían que responder cualquier agresión⁶² y en consecuencia, los primeros que podían ser víctimas, obligados como estaban a obedecer y defender a su amo, aun a riesgo de su persona, como le sucedió al del duque de Frías, víctima del arcabuzazo de la marquesa de Leganés⁶³. Los nobles también defendían a sus criados por encima de la ley, como hicieron en 1656 el duque de Ciudad Real y el conde de Luna al liberar de las manos de los alguaciles a un cochero suyo que llevaban a la cárcel

⁶¹ En 1630 el Alguacil Mayor de Madrid mató de una puñalada a un cochero por salpicarle y en 1639 fue muerto don Alonso de Ayala alferez de la Armada, a manos de un cochero al que había dado unos cintarazos por haberle salpicado. En la procesión de la Encarnación se levantó un día ante el rey *gran ruido y se desenvainaron muchísimas espadas* a causa de cierto capitán llamado Mano-de-fierro, que habiendo tenido *palabras con un cochero para que apartase sus caballos*, le había dado una herida en el brazo, tirándole una estocada y se había escabullido entre la gente, Gascón de Torquemada, *Gaçeta y nuevas de la corte*, p. 316, Pellicer, *Avisos*, p. 9 y anónimo, *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, p. 175, respectivamente. En 1661 Francisco de Almaraz pedía a la cámara se levantara la condena de 4 años de presidio en África por haber atacado y herido a los criados de la condesa de Benavente en mayo de 1659, cuando yendo aquella en su silla por la callejuela del Postigo de San Martín y él en mula, *por haverle dho diese lugar para pasar, no lo hizo, y atropellando a todos paso por en medio, y despues el y otros a llegar a st Martin acuchillaron a los Criados de la Condesa y salio herido de la pendençia Domingo de st Pedro, Moço de la Silla*. No haber sido denunciado por las partes y estar enfermo y pobre, le sirvió para que la cámara le concediera la remisión de la pena, AHN Consejos Leg. 4437/ 55. En 1708 los hijos del marques de Valdetorres acuchillaron a unos mozos de silla que portaban vacía la del duque de Veragua, por no cederles el paso, AHN Consejos Leg. 7151 s.f.

⁶² Yendo el duque de Alba por la calle del Príncipe, salpico un caballo del coche a un soldado que pasaba, este, *metió mano a la espada*, pero inmediatamente le respondió el cochero con *una cuchillada de buen tamaño*. Se apearon los señores a los que embistió *como un león*, pero le dieron *tantas heridas ellos y la gente que llevaban consigo, que murió luego*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, pp. 77-78. En Roma en 1637 *se atrancó una carroza de los Barberini delante de las de Saboya y un príncipe alemán, impidiéndoles la vista*. Estos *pidieron cortesmente que pasase un poco adelante, sin conocerse los unos a los otros* pero el cochero de la primera *respondió con descortesía*, la respuesta que obtuvo a su vez fue que el cochero del de Saboya *le quebró los dientes con la vara del azote; y lo hubieran muerto, así al carrozero como a los de la carroza barberina si no se hubiera metido gente de por medio*. También en Roma 1642 en medio de discordias entre el embajador español y el portugués, portugueses, catalanes y franceses, se emboscaron y pretendieron obligar a que parara la carroza del embajador, el marques de los Vélez. Este *con voz alta mando caminar al cochero, y al punto entraron en la carroza mas de cien balas*. Murieron varios criados del marques y los caballos y resultaron heridos el cochero y varios lacayos, cfr. Jesuitas, *Cartas*, vol. II, pp. 69-70 y vol. IV, p. 461 respectivamente.

⁶³ Jesuitas, *Cartas*, vol. VII, pp. 118-119. La marquesa le disparó dos veces; la primera de ellas sin munición y sin apuntar. El duque de Frías mandó una nota al marqués y este le contestó que su esposa *por dos veces pidio al cochero ... se apartase*, *ibidem*, p. 119.

acusado de haber dado dos puñaladas a otro de su oficio⁶⁴ y se quejaban frecuentemente de las prisiones que se realizaban con sus criados⁶⁵.

A pesar de la fidelidad a sus amos, por lo demás, no siempre asegurada⁶⁶, también hubo enfrentamientos entre los cocheros y sus señores, como aquel del duque de

⁶⁴ Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, p. 248. Para el tema, R.I. Sánchez Ron, *Delincuencia y seguridad en el Madrid de Carlos II*, Tesis Doctoral, UCM, 1992, pp. 116 y ss. Aunque no siempre fue así, para dar ejemplo, en 1643 se ahorcó a un cochero del príncipe de 18 o 19 años que *tenía tres muertes, y había dado algunas heridas a varias personas*. Aunque el príncipe intentó salvarlo, la reina se negó para que no creyeran los criados de la casa real que podían hacer impunidades, Jesuitas, Cartas, vol. V, p. 236.

⁶⁵ En 1677 el rey ponía en conocimiento del Consejo las quejas que había habido en relación a las prisiones de algunos criados,

que quando los Alguaciles llevan preso a alguno atropellan a los reos y usan con ellos de medios violentos ajandoles de manera que causa gran escandalo la forma en que se portan; y porque estas cosas se deben executar mas por la authoridad de la Justicia que de la fuerza, os mando advirtais assi a la sala de Alcaldes, para que encarguen a los ministros inferiores la forma en que deben observar para hacer las prisiones pues de lo contrario me dare por muy deservido y sera preciso pasar a hazer demostrazion con ellos.

Ramos del Manzano ordenaba al Consejo que se comunicara a la Sala de alcaldes que no se había de observar privilegio alguno en estas actuaciones, fueran de criados de señores, fueran desconocidos:

Los repetidos desacatos qe estos dias se han obrado en esta corte por algunos lacayos contra el respecto que se deve a la justia, hazen precisa su enmienda con la pronta correccion, por lo perjudicial y noçiva qe sera su tolerancia: Y assi mando que se ordene y encargue muy particularmente a la Sala de Alcaldes y a los Thenientes de la Villa, qe si algun Lacayo, Cochero, Moço de Silla, o de Cavallos de qualquier personage qe sea sin esceptuar a ninguno aunque sea mio, tuviere causa o la diere para ser preso, lo hagan luego qe pudieren los ministros, sin qe lo dilaten ni estorven respectos particulares, y si en ello se pusiere embarazo por qualquiera persona se me de quenta dello, y que lo mismo se observe con qualquiera de los referidos que anduviese con capa o trage diverso de la librea q los haga desconoçidos, y el Consejo cuidara mucho de la puntual observancia desto.

AHN Consejos Leg. 7255/ 151.

⁶⁶ La estrecha intimidad que tenían los cocheros con los dueños de los coches, podía ser aprovechadas por delincuentes. En julio de 1658 el rico sombrerero Jusepe de Fuentes pidió un coche al conde de Baños para que su mujer y una hija fuesen al río por la noche. El cochero era de los de la garduña y había concertado

con cuatro de la carda le esperasen en un puesto, que él volcaría la carga. Hízolo así; acudieron los galafates al socorro, encarnizándose en la presa; quitarónles lo que llevaban, estando casi las más descalabradas, y aun hay quien diga que se aprovecharon de todo... Huyó el cochero con los demás, y hasta ahora no hay rastro de ellos.

Barrionuevo, Avisos, BAE, 222, p. 209. En 1654 un domingo por la noche, entraron seis hombres en casa de un canónigo de Sevilla en la calle de la Madera y le quitaron todo cuanto tenía de

Pastrana que golpeó a su señor⁶⁷. En 1655, Diego Pérez de Vargas, porque se tardó su cochero, le dio con la espada envainada un cintarazo en la cabeza; *saltó la contera, y sin advertir lo había hecho, porque le respondió no sé qué, le dio por los riñones una estocada, de que cayó luego al punto de la mula en que estaba, muerto, sin decir Jesús*⁶⁸. En estos enfrentamientos podía apreciarse en ocasiones una violencia ritualizada, como en el caso del cochero del marqués de Ledrada, que maltratado por su señor, le había sacado la daga y como castigo había sido azotado; él se vengaba en el coche y a la puerta del alcázar,

*vino el cochero y con favor de otros como él hurtó las mulas del coche, y las asombraron de manera que no parecen; el coche se le volcaron en una letrina, que esta allí junto a palacio, y echaron dentro la ropa de él, que fue venganza de risa, y mas que siendo al mediodía, cuando hay allí mil almas, tuvieron tiempo para esto*⁶⁹.

Por lo demás, en el mundo de los criados se vivía un clima de violencia muy habitual, que llevó a que los enfrentamientos entre ellos tampoco fueran

valor. Llegaron en un coche, *donde lo metieron todo, siendo uno el cochero* y aunque la víctima los conocía de poco le sirvió, Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, p. 50.

⁶⁷ J. Deleito y Piñuela, *La mala vida en la España de Felipe IV*, Madrid, 1967, p. 92. En agosto de 1654, un cochero respondiendo al duque de Pastrana unas malas palabras, le había dicho *que mirase lo que hablaba, que todos eran hombres, y que cada uno se tenía por hijo de su padre*, Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, p. 46.

⁶⁸ Barrionuevo, Avisos, BAE, 221, p. 187.

⁶⁹ Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 315. Ese mismo año había sucedido un curioso caso en Mérida, cuando un cochero salió a la calle como si fuera el Santísimo haciendo todo tipo de escándalos:

Desnudose en carnes un hombre y púsose una corona de papel a la cabeza y un cetro o bastón en la mano, y una cadena como Jasón al cuello, y su espada en un tahalí y dos pages con hachas encendidas delante y otros dos detras para mejor ser visto. A las diez de la noche salió acompañado de otros pocos con gran copia de chirimías tocando delante por las calles principales, y los que oían el ruido salían a sus ventanas, entendiendo que era el Santísimo Sacramento para adorarle; y como la figura veía las mujeres a las ventanas, volvíase a ellas, y así el como los acompañantes les decían muchas desverguenzas; y llegando a la puerta de la señora Virreina, como su alteza es tan devota, y sus damas, salieron con su celo cristiano con mucha prisa a las ventanas a hacer la divina adoracion, y en viendolas fueron sin cuento las desverguenzas de palabras y hechos que hicieron con ademanes y meneos.

Algunos de los pajes participantes eran de don Juan de Austria, otro era hijo de un comisario y otros criados de cierto caballero a los que se encerró, Jesuitas, *Cartas*, vol. IV, p. 269.

infrecuentes. En 1645 riñeron dos criados del duque de Villahermosa y uno de ellos, lacayo, disparó un pistoletazo al cochero⁷⁰.

Los cocheros y los silleros llegaron a actuar con formas de violencia más complejas, particularmente a fines del siglo XVII. En 1698 los mozos de silla de la caballeriza de la reina, después de 25 meses sin recibir sus salarios, organizaron una algarada. Fueron a las 7 de la mañana a casa del presidente de Hacienda a pedirle les pagasen, con una *asonada* en la que participó una veintena de criados. Uno de ellos se acercó a la silla del presidente y levantando la cortinilla le amenazó con llevar a su casa las mulas y carrozas de la caballeriza y quemarla *con el dentro*. Los más adelantados habían sido un cochero y un literero que ya en otras ocasiones habían pedido dinero al presidente. El Consejo de Castilla quiso que se ejecutara con los más señalados un castigo ejemplar porque si no *serviria de darles liçençia para que lo continuasen y de que otros aun de mayor esfera tuviesen exemplar para haçer lo mismo*⁷¹.

1. 4. EL STATUS SOCIAL DE LOS COCHEROS

Hubo una gran variedad de status sociales entre los cocheros, como era esperable en la sociedad fuertemente estratificada de la España moderna⁷². Entre el cochero del rey y el cochero exento o el esclavo, había gran distancia, así como

⁷⁰ Jesuitas, *Cartas*, vol. VI, p. 101. En 1666 el cochero mayor del embajador imperial hirió a un lacayo del conde Chabagnac que murió poco después, Nieto Nuño, *Diario del conde de Pötting...*, vol. I, p. 189. En 1658 la mujer del primer cochero del marqués de Távara a un mozo de caballos *que hacía espaldas a su marido con una mozueta, le asió de las partes bajas y, primero que le soltó, dió con él muerto en tierra, haciéndole reventar por bocas, oídos y narices a borbollones la sangre, saliéndose con las criadillas en las manos*, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 222, p. 212. Juan Alonso de la Condeira, sotacochero del embajador de Malta, fue atacado en 1652 en la calle del Príncipe, habiendo recibido *heridas de muerte* que le habían producido *entre muchas personas* cuya identidad desconocía, AHPM Prot. 9545, f. 4.

⁷¹ AHN Consejos Leg. 7180/118. En un tumulto habido en 1678 habían participado tres criados de las caballerizas reales, Ángel Alloza, *La vara quebrada...*, pp. 219 y 248 n.

⁷² Hemos consultado, para mostrar ciertas tendencias relativas a la vida laboral y social de los cocheros 36 testamentos, tasaciones y almonedas concernientes a 35 cocheros. (Hay dos testamentos de Hernando de Quiroga, cochero del rey, uno de 1650, AHPM Prot. 8645, f. 428, y otro de 1652, Prot. 8405, f. 112). Las fechas límite de los documentos son 1626 y 1674, pero casi todos los datos provienen de los años 1650-1660.

entre cocheros y mozos de silla⁷³. La posición mas baja era la de los esclavos, abundantes entre los silleteros⁷⁴ y algo menos entre los cocheros⁷⁵. Un poco por encima de ellos estaban los que ejercían libremente su oficio, sin formar parte de ninguna casa, como personas libres contratadas por plazos temporales fijos, los llamados exentos. Estos gozaban de poca consideración social y escasos medios, aunque otros cocheros que trabajaban como criados apenas si se destacaban de ellos⁷⁶. Pedro de Lima, cochero mayor del marqués de Fuenteelsol, declaraba en su testamento:

⁷³ Entre los poseedores de casa en Madrid en 1658 se hallan 12 cocheros y 2 mozos de silla C. Caro López, "Casas y alquileres en el antiguo Madrid", *AIEM*, T. XX, 1983, pp. 120-121.

⁷⁴ Entre estos los negros o moros, abundaban sobre todo en las ciudades de Andalucía. En Granada se decía de los moros cortados, es decir los esclavos musulmanes que habían alcanzado luego la libertad, que trabajaban frecuentemente con las sillas, Domínguez Ortiz, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla, 1996, pp. 73-74. Véase la petición del conde de Castelo Branco a Diego Sarmiento en 1604 para que le comprara dos negros *de Buen cuerpo para la silla que sean mozos*, BPR III/ 2119 doc. 171. Silleteros esclavos también los había en abundancia en la corte, como testimonia el pregón de 1638 por el que se ordenaba se registrasen todos los esclavos en Madrid, que suscitó las quejas de algunas grandes señoras que los tenían para llevar las sillas, Jesuitas, *Cartas*, vol. III, p. 216. Joly decía de los criados de las sillas de la aristocracia,

Los esclavos que las llevan van de ordinario vestidos a la africana, y para ir de acuerdo con la variedad de los caballos, mestizos o mulatos... O bien se hacen llevar por negros, de los que nosotros llamamos moros... sin embargo, el mayor número de gentes son pajes y criados españoles y franceses, muy vestidos con libreas de sus amos, que lo más a menudo son negras.

Mercadal, *Viajes*, vol. II, p. 737. En el Berlín de fines del XVII eran franceses hugonotes, por ser pobres, carecer de formación y necesitarse para el oficio solo un par de brazos sanos y un cuerpo robusto, B. Göres, *Berliner Prunkschlitten, Kutschen und Sänften des Barock*, p. 17.

⁷⁵ El Presidente de la Audiencia de Santo Domingo tenía en 1661 un cochero esclavo llamado Diego, cfr. Rodríguez Demorizi, *Enciclopedia dominicana...*, p. 82. Muret mencionaba que uno se *jugó hasta su cochero, habiendo perdido antes su carroza y sus mulas*, lo que hace pensar que sería esclavo, Mercadal, *Viajes*, vol. III, p. 554.

⁷⁶ Alonso Prieto declaraba tener poco dinero que mandaba para su alma en misas. Domingo Plaza declaraba que *por no tener con que curarme por ser muy pobre me quieren llevar al ospital general desta Corte*. Casos no muy diferentes de los de Juan de Vega, cochero de Juan de Hoyos Montoya, médico de cámara del rey, que dejaba como testamentario a su amo que había de encargarse de su entierro, *de limosna*, porque *en esta Corte no tengo bienes ning's de consideracion para que se pueda hacer*. Dejaba a su esposa, un colchón, una manta frailesca y una sabana, tres camisas y dos vestidos pardos. Tenía unas pocas deudas, pero le correspondía una parte de una casa, prados y tierras en su lugar de origen. Dejaba como herederos a tres sobrinos. Pedía 50 misas por su alma en su pueblo. Francisco González, cochero de don Cornago Spínola caballero Santiago, tenía también pocos bienes, como Juan Alonso de la Condeira, sotacochero del embajador de Malta. Juan de la Braña no tenía bienes ningunos. Benito Alvarez, cochero del marques de Montealegre, era *pobre de solegnidad*, según declaraba,

soy tan Pobre que no tengo hacienda ni vienes ningunos y ansi si algunas misas se huvieren de deçir por mi alma lo dexo a eleçcion y voluntad de Maria de Rojas mi lexitima muger y pido y supppo. al sr. marques mi sr. haga deçir por mi alma las missas que fuere servido por quanto para enterrarme no tengo sino es que su ssa. me haga mrd. por haverle servido cossa de diez años⁷⁷.

Otros casos mostraban una situación socioeconómica levemente mejor. Por ejemplo, Bartolomé Carrera, cochero de la duquesa de Medina de las Torres, aunque decía tener pocos bienes, mandaba no menos de 100 misas y tenía deudas por valor de 700 reales así como un criado al que debía 30 ducados de su salario⁷⁸. Con más medios aparecían algunos cocheros de la Casa real con pequeñas fortunas como mostraba la almoneda de sus bienes⁷⁹ y frecuentemente prestamistas de otros colegas, práctica habitual entre ellos. Los cocheros de la Casa real gozaban además de privilegios derivados de su condición, gratificaciones, donativos, etc⁸⁰, aunque sufrían el retraso en los pagos de sus gajes

por no tener mas Caudal que el bien y limosna con que le socorre el dho Sr Marques de Montealegre su señor a qn suplica le aga enterrar de limosna y azer el bien que pudiere pr su alma. Los datos en AHPM Prot. 6063, f. 809, (1650); Prot. 6378, f. 10, (1651); Prot. 5414, f. 58, (1651); Prot. 6065, f. 452, (1653); Prot. 9545, f. 4, (1652); Prot. 8903, f. 618, (1654) y Prot. 11029, f. 141, (1674).

⁷⁷ AHPM Prot. 5436, f. 11, (1650).

⁷⁸ AHPM Prot. 10336, f. 162, (1662). Domingo López de Navia, cochero de don Juan de Castañeda dejaba de bienes *algunos bestidos biejos y otros bienes muebles todo de poco balar* que alcanzaban en la almoneda (incluyendo el salario que le adeudaba su amo, 200 reales) los 504,5 reales. Pedro López, cochero de Antonio Garnica Córdoba caballero Santiago, tenía poco más de 120 reales en su haber, más 436,5 reales que le debía su amo de salario. En la almoneda de sus bienes se alcanzó la suma de 380 reales. Un caso similar era el de Domingo Pérez cuyos pocos bienes propios, entre ellos cinco lechonas parideras y varias gallinas, alcanzaban en la almoneda un total de 614 reales, los datos respectivos en AHPM Prot. 8634, fs. 52 y 59 y ss., Prot. 8901, fs. 877 y 896 y Prot. 8240, fs. 639 y 661.

⁷⁹ Como Agustín de Silva, AHPM Prot. 8405, f. 32 o Toribio Cañedo, Prot. 4764, f. 972.

⁸⁰ En 1660 los de la reina pedían que los ministros de justicia no visitasen sus casas como lo tenían mandado por una orden de 1657, *por tener trato de vino para poder sustentar sus hijos y mujeres de que pagan los Reales derechos*, quejándose ante el Consejo, AHN Consejos Leg. 7170/54. Los donativos eran también recibidos por cocheros de ministros y otros personajes de la corte, así, los nuevos alcaldes de corte tenían que dar propina a varios subalternos, entre ellos al cochero del Gobernador de la Sala, a los de los alcaldes, los camaristas, el secretario y los consejeros, cfr. Sánchez Gómez, *Estudio institucional...*, p. 84.

como los demás⁸¹. Esta era una práctica bastante habitual en la época y alcanzaba de media uno o dos meses⁸². De forma excepcional Esteban Pascual cochero de don Francisco Pérez de Valenzuela, aseguraba que su amo no le debía nada,

*porque siempre me a pagado puntualmente tres reales y medio en cada un dia ansi en salud como despues que estoy malo de que tengo mucha obligacion por la mrd y el bien que me a echo a mi y a mi mujer en mis enfermedades socorriendome en ellas y estimando en mucho la mrd que me a echo y haze le suplico me la haga en mi muerte y ampare en lo que pudiere a la dha mi mjr y hija para que dios se lo pague*⁸³.

El salario de los cocheros oscilaba entre los 3 y los 4 reales diarios, un poco por debajo de otras ocupaciones⁸⁴. Los que se alquilaban ganaban algo más pero

⁸¹ Los mozos de silla de la caballeriza de la reina argumentando que no se les había dado ayuda de costa al ir a Denia a buscar a la reina, solicitaban en 1652 *un perdon de un destierro para un presso de qualquiera de las carceles*. Los mismos, que habían asistido puntualmente a la reina en su preñado según aseguraban, habían pedido al Consejo en 1658 una merced de 500 ducados y en 1659 una propina, que no habían recibido, volviendo a pedirla en 1665 y sacando 200 ducados, AHN Consejos Leg. 13206-69, Leg. 4436 nº 15 y Leg. 13209-45, respectivamente. Mercedes a cocheros del rey por valor de montos diversos, como 300 ducados en 1601 para Felipe Sabaut o 200 ducados en 1606, para otros cuatro de ellos, *que el que de ellos a menos que sirve son doze años Todos con la asistencia continuacion y puntualidad. que a VMd. le es notorio*, en AGI Indiferente General 749. Un corregimiento o una alcaldía en Indias se concedía en 1668 a Francisco de Valdivieso, cochero mayor después de haber servido, según decía, 28 años, AGI, Indiferente General, 781. En 1685 Gabriel Martínez suplicaba que en atención a sus servicios se le hiciera merced de una vara de alguacil de Corte *con paso para poderla beneficiar y acudir al remedio de siete hijos*, vara que vendió a Domingo de Castro, AHN Consejos Leg. 13216-39.

⁸² A Domingo López de Navia le debía su señor, don Juan de Castañeda del Consejo de la Inquisición, 200 reales de salario, a Juan Cardoso el conde de Figueroa le debía 600 reales, a Pedro López, cochero de Antonio Garnica Córdoba caballero Santiago, le adeudaba su amo 436,5 reales de salario y a Domingo Álvarez, cochero de doña María de Vargas, su ama le debía 332 reales. A Antonio Fernández de la Puerta, cochero del duque de Alba, le debía su señor el mes de mayo y lo que había corrido del mes de junio, a Andrés Ordinario, cochero de la marquesa de Castelrodrigo, se le debían 220 reales, a Domingo Álvarez, cochero del marques de Falces, también se le debían 200 reales, pero aun más le debía el duque de Verganza, 2000 reales, del tiempo que le había servido en su casa de que *no han hallado razón ni papeles de ello*, los datos en AHPM Prot. 8634, f. 59 y ss; Prot. 8237, f. 872; Prot. 8901, f. 869; Prot. 8903, f. 704; Prot. 8406, f. 283; Prot. 8405, f. 62 y Prot. 3477, f. 117, respectivamente.

⁸³ AHPM Prot. 10336, f. 129, 1660. También Pedro de Lima, cochero mayor del marqués de Fuenteelsol, decía en su testamento que *no me deve mi ssr. ningunos [años] de mi servicio antes estoy pagado y siempre lo a echo*, AHPM Prot. 5436, f. 11, (1650).

⁸⁴ El cochero del obispo de Valladolid ganaba al mes 935 maravedíes en 1583, es decir, 27,5 reales al mes, menos de un real al día, A. Rojo Vega, *El Siglo de Oro. Inventario...*, p. 139. El salario de los cocheros era algo menor estos años, 1650-1660, que el de los peones de la

también tenían más gastos⁸⁵. El poder adquisitivo de los cocheros disminuyó a lo largo del siglo, como se ha estimado para otros casos⁸⁶, pero es probable que a diferencia de otros criados, tuvieran ciertas posibilidades de lograr algún ingreso extra prestando el coche y haciendo chapuces, como se les llamaba, es decir reparaciones y arreglos⁸⁷. Era por lo demás, muy frecuente en las casas de menores pretensiones, que el cochero cumpliera con más de un oficio⁸⁸.

construcción, de 4,5 reales al día. Algunas consideraciones sobre el poder adquisitivo de estos sueldos en J.M. López García (Dir.), *El impacto de la Corte en Castilla*, Madrid, 1998, pp. 271-274. Esteban Pascual cochero de don Francisco Pérez de Valenzuela caballero Calatrava, decía recibir de su amo *tres reales y medio en cada un día*; Antonio Fernández de la Puerta, cochero del duque de Alba, ganaba a razón de cuatro reales diarios y Hernando de Quiroga, cochero de su majestad, declaraba que le debían en casa de *Don Luis de Haro mi señor dos meses de mi salario a dos reales cada día*, pero también le adeudaban su salario en la Caballeriza real, AHPM Prot. 10336, f. 129, (1660); Prot. 8406, f. 283, (1655) y Prot. 8645, f. 428, (1650).

⁸⁵ Para los cocheros y litereros que se alquilaban se fijaron los precios en diferentes momentos. Ya vimos los casos a comienzos del Seiscientos. En Sevilla se estipularon en 1642 los precios de cocheros y silleteros, determinándose que a los mozos de silla se diera *por medio día dos reales, y por un día entero sirviendo a una persona, quatro reales, y por un viaje solo, real y medio*. A los cocheros *tres reales y medio cada día, de racion y quitacion*, véase, *En la ciudad de Sevilla a diez y nueve dias del mes de diziembre de mil y seiscientos y quarenta y dos años ... Diego de Cardenas y Recalde, Conde de la Puebla del Maestre, Marques de Vacâres... a quien por Su Magestad y señores de su Real Consejo de Castilla esta cometido el reducir y tassar los precios y soldadas que han de ganar en esta dicha ciudad y su tierra los oficiales, trabajadores, cocheros y lacayos, y demas personas que abaxo iran declaradas, mando que todos... guarden y cumplan los aranzeles y precios siguientes...*, BN VE/208-45. Nada decía de los litereros.

Una real cedula de 1680 declaraba que un cochero por un coche con 4 caballos había de llevar 4 reales al día, el sotacochero 3,5 reales, el cochero para coche con dos mulas 3,5 reales, lacayos y mozos de mulas 3 reales diarios y los silleteros 4 reales diarios, véase la *Cedula real en que su magestad manda se observe, y guarde de todos generos comestibles...*, Madrid, 1680, BNM R 23879 (21), f. 35r. Al año siguiente, 1681, se especificaban precios de alquileres de coches y literas. El alquiler de coches de camino con 4 mulas, ascendía a 54 reales-día, con 6 mulas a 70 reales. El sustento del cochero, coste de las mulas y coche, corría por cuenta del dueño del coche. Caso de que se quisiera tomar el sustento de las mulas había de ser 3 celemines de cebada al día y 5 reales por mula así como 8 reales por el de los cocheros, *que han de ser dos sin que pueda añadirse otro*. El alquiler de literas, con tres machos y 8 leguas por día, costaba 44 reales. Caso de querer asumir los costes, estos eran 3 celemines de cebada por macho, 5 reales por macho y 4 reales para el literero, *Arancel de los precios a que su magestad (que Dios guarde)...*, Madrid, 1681, BNM R 23879 (22), fs. 11v-12r.

⁸⁶ López García, (dir.), *El impacto de la Corte...*, pp. 272.

⁸⁷ El cochero del conde de Castro decía que para ayudar al sustento de su mujer e hijos, se dedicaba a remendar *guarniciones de coche viejas que algunos amigos se las traen a su casa y solicitaba en 1622 se le diese licencia para ello como la tenían otros cocheros madrileños*. La Sala accedía mientras no hiciera productos nuevos. Alonso López, guarnicionero madrileño que en 1643 había sido denunciado por los veedores y examinadores de guarnicioneros porque algunos cocheros de señores le llevaban para que los aderezara guarniciones viejas de los caballos y mulas de los coches, se defendía diciendo era pobre y que no hacía piezas nuevas sino reparaba las viejas y si hubiera de prohibírsele a él *tambien podian privar a algunos cocheros que*

La mayor parte de los cocheros de la corte provenían de Galicia, Asturias, las montañas de León o Portugal, empujados por la pobreza de estas regiones⁸⁹, aunque también hubo algunos, sobre todo en las caballerizas reales, de origen flamenco, borgoñón o francés, alemán o italiano⁹⁰. Parece que una gran mayoría de los cocheros era analfabeta⁹¹, aunque alguno poseía libros y varios coleccionaron cuadros y estampas⁹².

Las diferencias de status social entre los cocheros de la corte se plasmaban en sus diversas adscripciones a cofradías y hermandades. En Sevilla y Madrid los cocheros tenían cofradías propias que tutelaban la vida profesional de sus miembros en una profesión que no había alcanzado la categoría oficial de gremio con sus ordenanzas aprobadas por la autoridad. De este tipo era la cofradía de las tres caídas de San Isidoro fundada en 1605 en la parroquia de Santiago en Sevilla. Sus primeros cofrades fueron los cocheros de los títulos, caballeros y personajes principales sevillanos. Después la cofradía se trasladó a la parroquia de San Isidro y desde su establecimiento en ella empezó a recibir a toda clase de personas, relegándose a los cofrades iniciales que llegaron a desaparecer, aunque todavía en el primer tercio del

las aderezan por su mano que no lo hiciesen, AHN Consejo Libro 1209, f. 213 y Libro 1228, f. 376, respectivamente.

⁸⁸ Juan Bautista Labat decía del obispo de Cádiz que tenía un anciano de cochero *que servía al mismo tiempo de portero y tal vez de cocinero*, Mercadal, *Viajes*, vol. IV, p. 524.

⁸⁹ De los 25 cocheros cuyo origen conocemos, el 44 % eran gallegos, el 28 % de las montañas de León, el 4 % asturianos y el 16 % portugueses, es decir, el 92 % venían del noroeste de la península, con un claro predominio de gallegos y leoneses, solos ellos el 72 % del total. Un madrileño y un borgoñón, representaban cada uno el 4 % del total.

⁹⁰ Ya hemos mencionado algunos casos. Sabemos también de un hidalgo converso cochero mayor del príncipe Filiberto, Antonio Oviedo, al que cantaban estas coplillas en las fiestas de su pueblo: *Oviedo, no corras más/que harto dicen que andaste/ cuando a Cristo lo llevaste/ desde Herodes a Caifás*, cfr. P.L. Lorenzo Cadarso, *Los conflictos populares en Castilla (siglos XVI-XVII)*, Madrid, 1996, p. 122.

⁹¹ El 89,7 % de los consultados eran analfabetos y el 10,3 % sabía al menos estampar su firma.

⁹² Toribio Cañedo cochero del rey tenía 6 ejemplares; una vida de Cristo, 3 Flos Sanctorum, una Historia de Cataluña y unas *novelas de zervantes*, AHPM Prot. 4764, f. 972 y ss. Este cochero poseía no menos de 15 cuadros, todos ellos de tema religioso, uno de los cuales con un retrato suyo, *ibidem*. (Polo de Medina decía que era costumbre extendida que fregonas, zapateros y pelaires se hicieran retratar, cfr. Bouza, *Corre manuscrito*, p. 184.) Agustín de Silva, otro cochero del rey poseía también varios cuadros, Prot. 8405, f. 28 y ss. Domingo López de Navia, cochero de don

siglo XVIII, la institución servía de protección a los cocheros⁹³. En Madrid hubo varias cofradías de cocheros, una de ellas en la iglesia de Santa María de la Almudena cuyos miembros eran los criados de la real caballeriza⁹⁴ y otra en la iglesia de San Pedro, la del Santísimo Cristo de las Lluvias, a la que pertenecían los cocheros de aristócratas y embajadores⁹⁵. Junto a estas cofradías, los cocheros también compartían una red de relaciones artificiales y prácticas comunes⁹⁶.

2. LOS COCHEROS Y SILLETEROS A TRAVÉS DE LA LITERATURA

La lluvia de improperios lanzada sobre cocheros y silleteros desde antes de 1600 fue paralela a las políticas destinadas al control del espacio urbano, a la profilaxis social, a la reglamentación del mundo laboral y a la disciplinación de la mano de obra. No parece caber duda de su éxito, pues reforzó una valoración de que ambas ocupaciones, aunque sobre todo el oficio de cochero, eran bajas y viles, tanto entre los cortesanos como entre los propios criados⁹⁷.

Juan de Castañeda, tenía varios cuadros y estampas, Prot. 8634, f. 59 y ss. Pedro López, cochero de un caballero Santiago tenía varias estampas Prot. 8901, f. 896 y ss.

⁹³ José Bermejo, *Glorias religiosas de Sevilla o noticia histórico-descriptiva de todas las cofradías de Sevilla*, Sevilla, 1882, pp. 283-89 y Domínguez Ortiz, "Aspectos sociales de las cofradías sevillanas. Un memorial de la Cofradía de las Tres Caídas, de San Isidoro, en defensa de los cocheros", *Archivo hispalense*, nº 93-94, 1959, pp. 167-170.

⁹⁴ Amaro Rodríguez, cochero del rey, declaraba en su testamento que era hermano de la cofradía que esta sita en dha parroquia de nra Ssra. de la almudena que es de los moços y cocheros de la RI Cavalleriça, AHPM Prot. 8794 f. 616, (1655). También Hernando de Quiroga, cochero de la Caballeriza del rey era cofrade de Nuestra Señora de la Almudena y de la del Santísimo Sacramento y de Nuestra Señora de la Concepción de la parroquia de San Pedro y de la del Consuelo de la parroquia de San Luis, AHPM Prot. 8405, f. 112.

⁹⁵ Antonio Fernández de la Puerta, cochero del duque de Alba, AHPM Prot. 8406, f. 283, 1655; Juan Fernández del conde de Peñaranda, Prot. 5668, f. 171, 1652; Juan Díaz de la marquesa de Cortes, (mayordomo y cofrade), Prot. 6355, f. 17 y Nicolás Martínez cochero mayor del embajador de Venecia, Prot. 6886, f. 164.

⁹⁶ En las fiestas de San Ramón de 1601, *tots los cotxeros de Barcelona se ajuntaren y aportaren un bell ciri a sant Ramon y feren offici cantat*, cfr. *Dietari de Jeroni Pujades*, Barcelona, 1975, vol. I, p. 141. Hernando de Quiroga decía que tenía un *compadre*, otro cochero llamado Pedro de Navas, AHPM Prot. 8405, f. 112 y Prot. 8645, f. 428.

⁹⁷ A propósito del escalafón más alto de los cocheros, el cochero mayor, se decía que era,

2. 1. ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE LOS COCHEROS

Entre los principales defectos de los cocheros destacaba el beber en exceso, como subrayaban paladinamente los versos de *Santa Rosa de Lima*, de quien eran los cilicios:

*Porque mandarla
que no se açote, es mandar
a un cochero beber agua*⁹⁸.

el que va al tronco, que se tiene por mas habilidad porque es el que gobierna. El Rey tiene un oficio con este nombre, que solo sirve para correr a cavallo delante del coche para reconocer el camino; y es puesto mas decente del que suena. Aora por tenerle hombres nobles se mudó la voz, llamandole sobrestante de coches.

Juan F. de Ayala Manrique, *Tesoro de la lengua castellana En que se añaden muchos Vocablos, Etimologías y advertencias sobre el que escrivio el Doctissimo Don Sebastian de Cobarruvias*, (iniciado en 1693), BNM, Mss. 1324, f. 232v. Véase S. Gili Gaya, *Tesoro lexicográfico* (1492-1726), p. XVIII. Un correspondiente de José Dormer comentaba muy significativamente en 1700, que a casa de su señor el duque, se habían presentado dos personajes *el uno que parecia cochero u lacayo y el otro Mozo de Mulas de camino*, que dejaron sin más un cajón con libros. Al ordenar que les fuera dado *lo suficiente para que bebiesen*, respondieron que *abian gastado mucho mas en Aduanas y Portazgo y desaparecieron*. A pesar de *las bellaquerias y insolencias* de los cocheros y de que uno *benia lleno de lamparones*, el autor de la carta aseguraba que de haber sabido que eran criados del marqués de Camarasa, *le hubiera regalado de jenero que fuese gustoso que en su esfera y la mala jente q son todos no fuera poco conseguir*, BNM Mss. 918, fs. 640-641. Ponderando la soledad de Uceda al caer, Góngora decía que llegó *en una silla cerrada, tan solo, que aun los silleteros estuvieron por dejallo*, Carreira, *Luis de Góngora. Epistolario completo*, p. 113. Algún testimonio pone de manifiesto hasta qué punto se interiorizó la valoración negativísima del oficio de cochero. Amaro Rodríguez declaraba en su testamento de 1655 que le debía su *Magd* cierta cantidad de maravedíes de su salario por *averle servido /de cochero/ muchos años*, así, tachando su oficio, poco lustroso entre sus abundantes misas, mandas y limosnas, AHPM 8794 f. 616. En un memorial al rey dirigido en 1733, los cofrades cocheros sevillanos pretendían que sus hijos pudiesen entrar en cualquier oficio y defendían su limpia sangre, frente a las adversidades del destino que los había convertido en cocheros. Aseguraban que la hermandad había tenido y tenía,

por costumbre de tiempo inmemorial que qualquiera que ha sido admitido es con la previa circunstancia de proceder antes una rigurosa justificación de ser cristiano viejo limpio de toda mala raza; y con este consepito se ha conserbado y conserba con toda integridad, defendiendo por lo mismo el honrado nacimiento de sus individuos, que o por fuerza del destino o generalmente por la falta de medios, siendo de casas ilustres, se han visto en la precisión de tomar este exercicio para mantenerse a si y a sus obligaciones con este modo de buscar la vida, como otros lo hacen por distintos terminos, y aunque en la opinion del vulgo tal vez se ha reputado por cosa indecorosa...

Domínguez Ortiz, "Aspectos sociales de las cofradías sevillanas..." p. 168.

⁹⁸ Moreto, *Santa Rosa de Lima*, TESO, 2, 443. Salas Barbadillo también lo señalaba:

También se les acusó de hablar mucho e indiscretamente⁹⁹, con malos modos, votando y blasfemando:

Pues con saber que es cochero,

Julia. Brindis a la salud de tanto coche.
 Tomasa. Y a la de los cocheros, ¿no haces brindis?
 Julia. No, porque se muy bien que les agrada
 tenerla antes bebida que brindada.

Salas Barbadillo, *El Prado de Madrid y baile de la capona*, en Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I, pp. 259-260. Calderón acusaba al cochero Gonzalo de borracho, *El escondido y la tapada*, I, p. 678, también en *idem*, *El castillo de Lindabridis*, TESO, 1, 657. Lo mismo G. de Castro, *El Narciso en su opinión*, TESO, 1, 502. Para dar más verismo a su treta, los personajes de una comedia se fingían cocheros borrachos, Calderón, *Mañana será otro día*, I, p. 792. Valerio, galán disfrazado de cochero, también aparecía borracho para hacer mejor su papel, Lope, *La escolástica celosa*, VII, p. 390. Tirso daba inicio a una comedia con una trifulca entre tres estudiantes y tres cocheros que acababa *mojando*, o sea, bebiendo, *Bellaco sois*, III, p. 1361. Claramonte, recordando al dios romano del vino, decía del cochero: ... *Saturno barbón/salpica sin cortesía/a la pobre infantería/ y ceja sin compasión, Dineros son calidad*, 1604-1612, p. 170. En 1621 Barbadillo traía a un cochero que tras dejar a sus señoras en el Carmen se llegaba a la ermita de San Martín más cercana a hacer pasos de garganta, Barbadillo, *El necio bien afortunado*, p. 293. Martín recordaba la generosidad de un cochero y su afición a la bebida: *Cuando el marques dio al cochero/aquel vaquero de paño,/nos dio a todos el buen año/y destripamos un cuero./dejandole.../como tripa de poeta*, Lope, *El mejor mozo de España*, 1610-1611, BAE, XII, p. 613. El cochero Hernando invitaba a Lope a beber la amistad, brindando por Celestina, Lope, *La villana de Getafe*, pp. 142-144 y pp. 198-199. También los silleros eran borrachos, Salinas decía de Domingo, uno francés: *Siempre pegado al cancel/ de la ermita del vecino/ Domingo tomando binol digo tomandose del*, BPR II/ 1148, fs. 30r-30v.

⁹⁹ Vulcano se enteraba de que era engañado por su mujer porque tenía cochero en su casa, Calderón, *Lances de amor y fortuna*, I, p. 180. Ángela contaba a don Alonso un chisme con la expresa intención de que sirviera de carnaza a los cocheros: ... *porque sospecho/ que oí decir que en los caminos/ suele hacer gran falta un cuento,/ y este de que Beatriz sale/ de noche a la reja pienso/ que no dejará de ser/ a criados y cocheros/ (pues las cosas de importancia/ tú no has de tratar con ellos),/ cuando no haya de que hablar,/ de algún entretenimiento*, Calderón, ¿Cuál es mayor perfección?, I, p. 1653. Acentuaba el problema, el hecho de que los cocheros no tenían criterio propio y carecían de formación intelectual, así, en un vejamen se aseguraba que era mejor que testificaran los caballos, pues ellos no podían hacerlo porque *son unos brutos y no sabrán hablar una palabra*, Gaspar Mercader y Cervellón, *Vejamen*, 1679, P. Mas i Usó y J. Vellón Lahoz, Gaspar Mercader y Cervellón. *Obra teatral*, Kassel, 1999, p. 257. Cascales aseguraba quedar admirado con la aguda respuesta del pícaro... *aunque fuera de la capacidad de un cochero*, F. Cascales, *Cartas filológicas*, vol. II, pp. 138-139.

La misma indiscreción caracterizaba a los mozos de sillas, de los que Cervantes aseguraba que sabían *más pecados que un confesor*, con la diferencia que este era *para tenerlos secretos* y ellos *para publicarlos por las tabernas*, Cervantes, *El licenciado Vidriera*, Avallé-Arce, *Novelas ejemplares*, II, Madrid, 1982 p. 126. Quevedo los traía en *Vida y milagros de Montilla* dedicados a avisar de lo que pasaba a su dueño: *Tuve dos mozos de silla/ por noticia y avizores/ de la entrada de las casas,/ puertas, ventanas y esgonces*, Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, t. III, p. 302.

sabrás que vota y reniega,
y que da al diablo a su amo,
porque nunca el coche presta¹⁰⁰.

Entre sus malas maneras destacaban la soberbia y la insolencia, sufridas por todos cuantos trataban con ellos:

Cierto, que hay coches dichosos
y yo muchas veces pienso,
que fuera el serlo ventura,
a no criar Dios cocheros¹⁰¹.

Su comportamiento, su posición y la obediencia debida a sus señores, que trataban de significarse o defender su lugar en el escenario de la corte, les llevaba a ser autores y víctimas de la violencia urbana, como señaló con delectación la literatura¹⁰².

¹⁰⁰ Calderón, *La estatua de Prometeo*, edición de M. Rich Greer, Kassel, 1986, p. 264. Quevedo se burlaba de sus quejas, Solórzano traía a los cocheros renegados y Lope al *miserio cochero* que con *tristes nuevas alborota*, Quevedo, *Sátira a los coches*, p. 1089; Castillo Solórzano, *Jornadas alegres*, p. 204 y Lope, *Amar, servir y esperar*, 1624-1635, *NRAE*, t. III, p. 217. El cochero Medrano, grosero y brutal, contestaba así a doña Mayor cuando ésta le pedía que parara el coche porque se encontraba mal: *Pararéme,/ con treinta diablos: ea,/ no malpara. !Que presto se marea/ la dama! Yo la digo/ que tomara en Madrid este castigo;/ que hay hembra que una noche/ no se acostó, por solo andar en coche*, Tirso, *Desde Toledo a Madrid*, p. 170.

¹⁰¹ Gracián tachó al cochero de paradigma de la soberbia, *Criticón*, p. 594. Cochero y rey dialogaban:

Fel. ¿Quién es cochero de Laura?
Coch. Yo, señor.
Fel. Mucha soberbia
debeis de tener.
Coc. ¿Yo? ¿Cómo?
Fel. Quien el coche del sol lleva,
cerca está de despeñarse,
como de Faetonte cuentan.
Coc. Lévole siempre que llueve,
y cerradas las cubiertas,
o cuando hace pardo el día.

Lope, *Obras son amores*, 1613-1618, *NRAE*, t. VIII, p. 176. En cuanto a la insolencia, véanse estos versos: *Es un Dios tan prudente,/que a si mismo se sirve de cochero,/porque dice que es menos indecencia,/que sufrir de un cochero la insolencia*, Salazar, *Obras Posthumas*, apud, *Diccionario Autoridades*, voz *cochero*. Incluso los coches se quejaban de ellos, véase Diego de Nájera, *Varios discursos que hace el coche en que iba su Majestad*, en *Academia...*, fs. 17v-18r.

¹⁰² Véase el caso del *desvergonzado cochero* que atravesaba por medio una procesión, atreviéndose con las alas y bríos que le da el amo, y provocaba la indignación de los participantes:

Aunque Calderón traía al cochero cobarde que huía ante el peligro, *costumbre en ellos antigua*, el lugar común fue el cochero peleón, que respondía con violencia a otros cocheros o viandantes, lejos de las normas caballerescas. Con espada, puñal o a latigazos, el cochero violento, sujeto agresivo dispuesto a acuchillarse por poco, apareció pronto en escena, como en aquella comedia en la que el alguacil llevaba preso al cochero de un noble:

Ordoño.	¿Por qué llevais ese hombre?
Alguacil.	Es un cochero de Fadrique Velazquez de Mendoza.
Cochero.	¡Señor, a mi, señor Ordoño Vela!
Ordoño.	¿Que ha hecho?
Alguacil.	Sólo por pasar su coche, de Ruy Castro ha muerto un escudero
Ordoño.	¡Andad con Dios ¹⁰³ !

de un hachazo rodó el cochero por encima de las mulas, y los del coche salieron a la defensa sacando las espadas.... Sosegáronse por fin porque les estuvo bien, volviéndose a su coche; y el cochero descalabrado y querelloso, montó para huir,

Santos, *Las tarascas de Madrid*, pp. 297-298. También: ...como huviese/impedimento en la calle/de azemilas, y de gente,/pidio lugar el cochero/de la manera que suelen./Respondieronle tan mal/como suelen respondelles, G. de Castro, *La fuerza de la costumbre*, TESO, 1, 860. Gonzalo, criado hecho cochero por su amo, aseguraba que el oficio *no tiene hora segura*, A. Hurtado de Mendoza, *Los riesgos...*, f. 117. El lacayo relataba aventuras con su señor: *tras un rocín andador/ o a los estribos de un coche/ que le sirvo de valiente,/ de bravo y espadachín*, Lope, *La necesidad del discreto*, ca. 1613, NRAE, t. VIII, p. 307. Solórzano traía una cuchillada dada a un cochero y una pelea entre un cochero y un maestro de coches, de la que sacaba el cochero una herida en la cabeza, Solórzano, *Las aventuras...*, *passim*. Esta violencia de los cocheros halló siempre en la literatura una respuesta ejemplar; un personaje, preso por haber dado a un cochero exento una cuchillada era liberado por don Diego: *Cosa tan bien empleada,/ la premiara yo primero./Libre vas*, Juan Ruíz de Alarcón, *La cueva de Salamanca*, BAE, 20, p. 96. A fin de facilitar el encuentro de dama y caballero sin testigos, dos criados habían de provocar una discusión al lado del coche y dar *al cochero una herida,/ que habrá merecido antes*, Calderón, *Amigo, amante y leal*, I, p. 366. Algo parecido le sucedía a otro cochero al que propinaban 30 palos, 10 de ellos por ser criado de su señor, pero *por cochero los veinte*, Rojas Zorrilla, *Los vandos de Verona*, BAE, 54, *passim*. Cierta caballero aseguraba haber matado *un empedrador y un cochero*, ejemplos extremos del ruido en la urbe, Rojas Zorrilla, *El más impropio verdugo por la más justa venganza*, TESO, 1, 671.

¹⁰³ Calderón, *Fuego de Dios en el querer bien*, I, p. 1251 y Lope, *Estefanía la desdichada*, 1604, XII, pp. 951-952, respectivamente. Con una *pendencia de sopistas y cocheros*, causada por disputas de juego en la que se enfrentaban tres estudiantes y tres cocheros, iniciaba Tirso su comedia *Bellaco sois*, III, 1359-1361. Cuando Hernando entraba a trabajar de cochero, aseguraba entender de *mohadas y reparos* a lo que Lope, el criado que le recibía, le respondía haciendo un chiste con el personaje bajo que daba cuchilladas (*mohadas*) y el caballero que iba en almohada: *Ya entiendo lo que son gente de azote:/soberbios, atrevidos y ligeros,/desde cuando Faetón anduvo al trote./ Andan en almohadas caballeros,/ ellos y los que empiedran solamente*, Lope, *La villana de Getafe*, pp. 141-143. (La alusión a las almohadas se basaba en el juego de significados

Dada su deslealtad, los cocheros ponían en peligro las honras y las vidas de sus señores, mostrando una gran facilidad para ser sobornados, tacha que se acentuaba debido a su avaricia¹⁰⁴. García, poco hábil en los usos de la corte, se enamoraba de una dama al verla salir de un coche; Tristán, le invitaba a acercarse a ella mientras él iba a informarse:

Tristán *Pues yo, mientras hablas, quiero
que me haga relación
el cochero de quién son.*

García *¿Dirálo?*

Tristán *Sí, que es cochero*¹⁰⁵.

de almohada, como cojín y como cierto tipo de sillares o piedras labradas). Polo de Medina narraba el encuentro en una calle muy estrecha de dos demonios cocheros que porfiaban sobre quién había de cejar, imitando en el diálogo su forma de actuar y pelear por no cederse el paso, J. Polo de Medina, *Hospital de incurables*, F.J. Díez de Revenga, Madrid, 1987, pp. 248-251. También fueron acusados de pelearse a latigazos, Paulino San Juan, *A una dama que en la pendencia de latigazos que tuvieron dos cocheros*, Academia de Valencia, 1685, BUZ. A-51-6. En los cuentos de Arguijo aparecía un cochero de don Iñigo de Mendoza enfurecido porque alguien le había dicho *que ate al perro o que le bese en el rabo* y quería con la espada enseñarle a no ser descomedido, en tono de burla su amo le respondía: *Sosegaos: ¿No os ha dado a escoger? Honor os ha hecho en eso; atadle ya sino le besareis*, B. Chenot y Chevalier, *Cuentos recogidos...*, passim.

¹⁰⁴ *En la presente ocasión,/ vemos con grandes desmayos/ los cocheros, y los lacayos,/ porque baxan su racion*, anónimo, *Relacion verdadera y satira graciosa yentretenida sacada de la Pragmatica, que mando echar nuestro... Rey Carlos II... sobre todos los oficios y tratos de Madrid*, 1681, BNM VE 126/85. Cuando Elena y Montúfar huían de Toledo a Madrid, sobornaban al cochero para ir más rápido, Barbadillo, *La hija de Celestina*, p. 41. Rufina y su galán concertaban un coche en Carmona que iba a Madrid. Aunque habían de llevar como máximo 8 personas, *la codicia de los cocheros* podía llevarles a excederse, *embaulando ... otras dos*, Castillo Solórzano, *La garduña de Sevilla...*, pp. 63-64. En cochero paraba en Andújar para ver si hallaba más gente con la que llenar las plazas vacías, saliendo finalmente *acomodado con seis personas*, aunque el cochero *quisiera que fueran ocho*, Castillo Solórzano, *Las aventuras...*, p. 246. Recuérdese el cuentecillo del extranjero que habiendo bebido en exceso, se metió por confusión en un coche y en él fue llevado hasta Alcalá. Allí, el cochero clamando por su dinero, lograba que el extranjero le dejara en prenda toda su vestimenta para poder volver a la corte, Lope, *El desprecio agradecido*, ca. 1633, NRAE, t. XII, pp. 5-6. Véase C. Hernández Valcárcel, *Los cuentos en el teatro de Lope de Vega*, Kassel, 1992, pp. 377-378.

¹⁰⁵ Poco después sabemos que Tristán estaba ya informado, pues *el cochero hizo su oficio*, Ruiz de Alarcón, *La verdad sospechosa*, passim. Otro ejemplo: *Al cochero, pues, me assi,/ dixeles que me siguiesse,/ exortele a que lo hiziesse,/y dos escudos le dí,/salió Don Pedro, impidió/ que no siguiesse mi engaño,/y el cocherillo picaño/ los escudos se llevó,/ pero él no es cosa nueva/ mi dinero en tal estado,/ porque al fin lo mal ganado,/ el cochero se lo lleva*, Antonio de Solís, *El doctor Carlino*, Comedias, vol. II, pp. 512-513. Otro cochero ponía el vehículo a disposición de la dama que le diera unos dineros: *... el cochero madrigado,/como hace el tiempo enlodado,/ en oliscando el dinero/ de dama que se cochice,/no volverá hasta la noche*, Tirso, *No hay peor sordo*, III, p. 1021. Lo mismo indicaba Calderón: *Yo para un negocio mío/un coche hube menester/ aquesta*

Profundizando en esa línea, fueron acusados de terceros, como hizo Barbadillo:

*Los coches son bajeles de la tierra,
y ninguno dejó de ser zorrero
por la virtud del ínclito cochero*¹⁰⁶.

A la vista de estos ejemplos se aprecia que es fácil ilustrar la afirmación de Herrero García de que los cocheros eran insolentes, borrachos, desleales, alcahuetes, indiscretos y pendencieros¹⁰⁷, pero las descalificaciones contra ellos y contra los silleteros fueron en realidad, mucho más intensas y sobre todo, estuvieron muy en relación con el afianzamiento del coche en la corte y con el intento de

tarde, y al ver/ que el vuestro volvía vacío,/llegué a decirle al cochero/ que si ir conmigo quería,/yo se lo agradecería./Y aunque lo dudó primero,/ después se humanó..., Calderón, Fuego de Dios en el querer bien, I, p. 1254. De Bitrubia se decía que tenía coche mañana y tarde gracias a que estaba bien con el alma de un cochero, por que, mientras su amo oía misa, se le llevase por la mañana, Remiro de Navarra, Los peligros de Madrid, p. 88.

¹⁰⁶ Barbadillo, *El Prado de Madrid y baile de la capona*, en Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I, p. 260. El criado Manrique desgranaba sus talentos para todos los oficios de la casa noble y decía ser de su amo el cochero, *el día que sus amores me fia*, Calderón, *A secreto agravio, secreta venganza*, TESO, 1, 568. La sotana era metáfora del cochero encubridor, como escribía Benavente: *sotana más piadosa/ y más encubre faltas que un cochero*, *Entremés de los maldicientes*, a. 1623, Madroñal Durán, *Nuevos entremeses...*, pp. 222. Maluenda también les acusaba de ser terceros: *Yace aquí el que fue veedor,/ si Faetón de mala mano,/ en invierno, y en verano/ de las obras del amor./Su coche fue encubridor/ de una maldad caminante,/ y el (su fama es bien que cante,/ muy mal haré si lo callo)/ cuando alcahuete a caballo, / del pecado sobrestante*, Jacinto Alonso Maluenda, *Otro epitafio a un cochero, de la musa de Fabio*, en *Bureo de las Musas del Turia y Tropezón de la risa*, edición de E. Juliá Martínez, Madrid, 1951, vol. II, p. 50. En este mismo sentido iban los ácidos versos de Alberto Díez en *Poesías varias de grandes ingenios españoles recogidas por José Alfay*, 1654, BNM R 6797, pp. 137-139. A. de Prado traía un cochero penitenciado por la justicia y condenado a azotes por tercero:

cochero tan diestro, que por dar una buelta con las cortinas del coche, sin llevar medias ni vueltas, lo habían puesto de vuelta y media en solfa bien cantada si mejor entendida de los que le vieron cuando le cortejaron doscientos cardenales...

A. de Prado, *Ardid de la pobreza*, p. 286. Se jugaba aquí con el significado de ir a dar una vuelta con las cortinas del coche, es decir, con el coche cerrado, y por ello salir luego a dar la vuelta y ser puesto de vuelta y media, es decir azotado, J.L. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo...*, p. 786. Era tan evidente este servicio terceril que en el romance de Vélez de Guevara *A un hombre muy flaco*, el personaje declaraba: *azote soy de cochero/ para servir a las damas*, cfr. M.G. Profeti, "Il corpo attraente-il corpo repellente", AA.VV., *Codici della trasgressività in area ispanica*, Verona, 1980, pp. 111-112.

¹⁰⁷ M. Herrero García, *Oficios populares en la sociedad de Lope de Vega*, pp. 81-82.

controlar y disciplinar a estos personajes que se llevó a cabo durante las primeras décadas del Seiscientos.

2. 2. EL COCHERO COMO OFICIO BAJO Y DEMONIACO DE LA CORTE

Las diatribas contra cocheros y en menor grado, silleteros, fueron más que una anécdota y estuvieron íntimamente ligadas a los cambios que el coche había introducido en la sociedad cortesana y a los problemas que provocaba el control de esta nueva fuerza de trabajo. Entre las respuestas dadas en este proceso (además de las medidas legislativas y policiales), estuvo la de alejar simbólicamente a cocheros y silleteros de sus cercanos señores, denunciando su bajeza y asimilándolos a demonios.

2. 2. 1. Cocheros y silleteros, seres del demonio

Considerando en conjunto los improperios lanzados contra cocheros y silleros entre 1560 y 1700¹⁰⁸, se percibían dos acusaciones fundamentales estrechamente relacionadas; su condición de seres demoníacos y su bajísimo origen. Ambas eran caras de una misma moneda como había explicado en 1543 López de Villalobos, asegurando que el primer hombre había transgredido el mandamiento divino por ganar honra como le había prometido el diablo (al decirle que había de ser como Dios, sabedor de lo bueno y lo malo), inclinación que, desde entonces, quedó en él y sus descendientes. Según Villalobos, entre aquellos a quienes el demonio manejaba con más éxito estaban los acemileros, los aguaderos y los ganapanes de su tiempo, deseosos de ascender socialmente. Mantenía que,

Destos mosntruos engendra el diablo infinitos, mas es de maravillar mucho de su gran providêcia: que podria tentar al ganapan cô gula que sô los mayores borrachos del mundo: y con la blasphemya q`son ellos y los azemileros grâdissimos blasphemos y con todos los otros vizio y aun no consta q`los

¹⁰⁸ En realidad, su mala fama ha llegado hasta tiempos recientes, véase la expresión *quedar como un cochero*, es decir, quedar mal o groseramente, M. Seco, O. Andrés y G. Ramos, *Diccionario del español actual*, voz *cochero* y los comentarios de Monar en 1933, *Los cocheros*, pp. 45-46.

que el control del espacio urbano, de coches y sillas, cocheros y silleros, se empezó a poner en funcionamiento. El cochero demoníaco apareció ya a fines del siglo XVI, en Lope, una de cuyas comedias traía a una negra que mantenía relaciones *con cierto amante tiznado* que llevaba el coche de un letrado¹¹². Poco después se lanzó la misma acusación a los silletteros¹¹³. La cumbre de la demonización de los cocheros fue alcanzada por Quevedo en su *Infierno*, escrito en 1608. Quevedo situaba a los cocheros en el infierno por sus actividades pecaminosas, reunidos en una amplia

Pelayo *Señor ando por la sierra;
cochero soy del señor*
Rey. *Coches hay allá?*
Pelayo *Que no, soy quien guardo los cochinos.*

Lope, *El mejor alcalde el rey*, BAE, 24, *passim*.

¹¹² Lope, *El castigo del discreto*, 1598-1601, VII, p. 283. El negro, como el rojo, era color del infierno, A. Redondo, "Folklore y literatura en el Lazarillo de Tormes...", pp. 91-93 y Vicente Risco, *Satanás...*, p. 61. Leonardo daba un doblón a Valerio, un galán disfrazado de cochero, con la esperanza de que se fuera y le dejara flirtear con la dama, pero el otro se negaba:

Leonardo *¡Oh, que enfadoso cochero!
¿Sois gabacho o sois valón?*
Valerio *Soy el diablo disfrazado.*
Leonardo *Borracho viene, por Dios.*

Lope, *La escolástica celosa*, 1596-1602, VII, p. 390.

¹¹³ Lucas Hidalgo denunciaba las sillas y sus criados:

*Decidme, señor Frabricio,
ansi Dios os de mil dones,
¿quién metió estos mascarones
en vuestra casa y servicio?
Concertadme estos vocablos;
que yo no entiendo de vos
que podeis servir a Dios
sirviendoos a vos los diablos.
Y vos, Petronila triste,
quando os llevan en la silla
esta infernal gentecilla,
¿cómo no dais en el chiste?
Que os gritan de los establos
sin haceos perjuicio
"¡Hola mujer de Frabricio,
que te llevan cuatro diablos!"*

Gaspar Lucas Hidalgo, *Diálogos de apacible entretenimiento*, 1605, *passim*. Aunque no hubieran sido tachados de demonios exactamente, en *Los esclavos libres*, comedia escrita por Lope entre 1599 y 1603, ya se levantaba acta del origen y los vicios de muchos de ellos, esclavos moros borrachines dados a la violencia, X, pp. 988-967.

zahúrda donde se amontonaban gran número de *Animas gimiendo*, y muchos *diablos con latigos y çurriagas açotandolas*. Algún cocherero avaricioso pedía *dineros por ser atormentado*, pero la manía de todos era *que havian de poner pleyto a los diablos por el offiçio*, pues no sabían chasquear los açotes tan bien como ellos. Cuando el protagonista inquiría la razón de que los cocheros penaran en el infierno un cocherero viejo de aquellos, *varvinegro y malcarado* le respondía que era debido a que *siendo pícaros, nos venimos al infierno a cavallo y mandando*. Pero uno de los diablos le acusaba de ocultar sus verdaderas actividades y de callar *lo que encubristes en el mundo, los pecados que fazilitastes y lo que mentistes en un offiçio tan vil*. Otro cocherero, que había trabajado para un caballero y aun esperaba que le *havía de sacar de alli*, intervenía para explicar la bondad del oficio, una usurpación de las actividades del confesor y del ejercicio de la tercería:

No ha havido tan honrrado offiçio diez años a esta parte, pues nos llegaron a poner sayos baqueros y havitos largos, y valonas en forma de cuellos vajos, por lo que parezíamos confesores en saver peccados, y supimos muchas cossas nosotros que los confesores no las supieron. Cómo supieran condenarse las mugeres de los Sastres en su rincón, si no fuera por el desbanezimiento de verse en coche? que ay mujer de éstas de honrra postiza que se fue por su pie al don como a la pila Santa Catecumena, que por tirar una cortina y yr a una testera, artará de ánimas a los Diablos (aunque las mugeres pienso que han trocado ya los virgos por los dones, y assi todas tienen don y ninguna virgo).

Uno de los diablos le increpaba por hablar en exceso, pero este le replicaba y proseguía,

Que he de callar dixo, si nos tratais de essa manera deviendo regalarnos? Pues no os trahemos al infierno la hazienda maltratada, arrastrada y a pie, llena de ravos, como los siempre rotos Escuderos, çanqueando y despeados, sino çaumada, descansada, limpia y en coche. Por otros lo hizieramos que lo supieran agradecer. Pues decir que merezco yo esto porque llevé tullidos a Missa, enfermos a Comulgar, Monjas a sus conventos? No se provará que en mi coche entrase nadie con buen pensamiento; y llegó a tanto, que para cassarse y saver si era donzella una, se hazía informazión si havía entrado en él, porque era señal de corrupçion; y tras todo me das este pago?

Cansado de la perorata, un demonio redoblaba los palos a los cocheros y los hacía callar, mientras el mal olor de aquellos llevaba al protagonista a irse¹¹⁴. A partir de 1611, el motivo del cochero demoníaco se intensificó¹¹⁵. Andrés de Claramonte decía de ellos que eran un mal permitido por Dios, como el mismo demonio, y hacía que don Sancho en su visión del infierno se encontrara *una legión de cocheros*¹¹⁶. En la aventura con el carro de las Cortes de la Muerte, don Quijote espetaba al conductor del carruaje:

*Carretero, cochero, o diablo, o lo que eres, no tardes en decirme quien eres, a do vas y quien es la gente que llevas en tu carricoche, que mas parece la barca de Carón que carreta de las que se usan*¹¹⁷.

La demonización prosiguió luego, tanto para silleteros como para cocheros en consonancia con la epidemia infernal que vivió Castilla¹¹⁸, baste decir que en los

¹¹⁴ Quevedo, *Infierno*, edición de James O. Crosby, *Sueños y Discursos*, vol. I, pp. 160, 161 y 166-167. Véanse también las notas al texto, vol. II, pp. 1163-1171 con numerosas referencias a otros lugares de Quevedo y otros autores. Nos parece sin embargo que Crosby no alcanza a ver la importancia de la demonización de los cocheros y los coches y menos aun su relación con los acontecimientos de esos años. El mismo tema en otro romance de Quevedo: *Furioso un diablo salió/del cuarto de los cocheros,/que aun allá, por no avisar,/atropellan el Infierno*, Blecua, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, t. III, p. 161.

¹¹⁵ Lope de Vega escribía de los coches *que hay en Madrid legiones después de la premática* y que aumentaban sin parar pues *antes los había por esquadras, aora por legiones, como demonios*, cfr. Agustín G. de Amezá, *Lope de Vega en sus cartas*, p. 444.

¹¹⁶ *Mas ya que no de los coches,/Dios de cocheros nos libre,/gente que por nuestras culpas/entre nosotros permite*, Andrés de Claramonte, *Tan largo me lo fiáis*, 1612-1615, A. Rodríguez López-Vázquez, Kassel, 1990, p. 195, e *idem*, *La Estrella de Sevilla*, p. 258. Alguno se dirigía al cochero para que parara llamándole *cochero del diablo*, anónimo, *Los coches de Sevilla*, p. 3.

¹¹⁷ Cervantes, *Don Quijote*, II, 11, 713. Cervantes se hacía eco varias veces de la cuadrilla infernal y sus carruajes. Así, cuando los protagonistas descubrían *hasta veinte encamisados, todos a caballo, con sus hachas encendidas en las manos, detrás de los cuales venía una litera cubierta de luto*, o cuando de noche los duques, don Quijote y Sancho oían extraños ruidos y aparecía un caballero que decía ser el demonio, mientras se veían luces por el bosque y se oía un espantoso ruido *al modo de aquel que se causa de las ruedas macizas que suelen traer los carros de bueyes, de cuyo chirrío áspero y continuado se dice que huyen los lobos y los osos*, *ibidem*, I, 19, pp. 200-201; II, 34, pp. 918-919. Véase Redondo, "La "Mesnie Hellequin" et la "Estantigua"...", pp. 13-16.

¹¹⁸ Barbadillo traía un coche negro de una *viudilla* (seguida de un *pajecillo bien enlutado*), cuyo cochero *lo iba tanto, que hasta en la cara le cupo no pequeña parte, porque era negro, y en el alma*

arrebatos demoníacos de San Plácido de 1626, la monja Antonia de Castellanos tenía su demonio *Gallifarte*, al que también decía *Cochero*¹¹⁹.

mucho más, considerándose esclavo, El cortesano descortés, 1621, en F.R. de Uhagón, *Dos novelas de D. Alonso...*, pp. 23-25.

¹¹⁹ Carlos Puyol Buil, *Inquisición y política en el reinado de Felipe IV...*, p. 147. Para los nombres dados a los demonios en la tradición demonológica, véase Vicente Risco, *Satanás...*, pp. 72 y ss. En esas fechas, un personaje de la obra de Rodrigo Caro, hablaba de *la licenciada lengua* que tenía el demonio del cochero, Rodrigo Caro, *Días geniales...*, vol. I, p. 29, véase también vol. II, p. 205. Lope traía al *infernial cochero*, *Faetón de trasgos*, acusándole de no ser cochero sino leonero, *Caronte de infernales barcas*, Lope, *A un coche de damas feas que iban al Soto*, en *Rimas humanas y divinas...*, p. 1306. Polo de Medina narraba el encuentro del protagonista con un diablo, que se apeaba de un coche en el que andaba de peregrinación por la tierra y al que después guiaba al mismo infierno. En este ambiente, los cocheros porfiaban en una estrecha calle sobre cual había de cejar, hasta que uno se arrojaba del coche con la espada desenvainada yendo a por el otro, clara caricatura de un encuentro de cocheros y sus modales. J. Polo de Medina, *Hospital de incurables*, 1636, pp. 248-251. En 1655 se colocó en palacio un pasquín en el que se veía,

una carroza entre muchas llamas que tiraban sierpes rodeadas de demonios que servían de pajes. Había en ella tres sillas. Ocupaba la de en medio el Conde Duque; la izquierda, el de Monterrey; la de mano derecha, Leganés. Decía la letra: "Pica, cochero, al infierno, para que con este nuevo consejero de Estado que llevamos le demos un buen día",

Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 113. También los silletteros fueron demonizados abundantemente. El galán Valerio, aprovechando que Cleandro el padre de Margarita, se hallaba fuera de la ciudad, enviaba a esta una silla para recogerla en su casa. Lelio, otro galán, emborrachaba a los dos silletteros negros que habían de ir por la dama, para -tiznándose con su lacayo Britón- ir a recogerla ellos mismos. El criado de Valerio que les acompañaba para recoger a la dama les maltrataba al verlos, dándose al diablo e insultándoles, pero los dos le propinaban una paliza y huían. Valerio veía llegar a los negros con la silla e impaciente, les insultaba y amenazaba con golpearles con la espada. Pero de la silla no salía Margarita sino su padre Cleandro que, vuelto inesperadamente se había metido en ella. Valerio, aterrorizado, creía hallarse ante el demonio:

*No suelen reñir conmigo
fantasmas que andan de noche.
¡Jesus, mil veces! No puedo
creer que Cleandro seas,
sino el diablo, que deseas
ponerme de noche miedo.
Y no será maravilla,
que según el mal gobierno
de mi vida, del infierno
demonios traigan la silla.*

Tirso, *Quien no cae*, 1628, III, pp. 852, 854 y 856, 857-858 y 860. Recordemos que en los años 1630 denunciaba a los mozos de silla demoníacos Marqués de Careaga, véase *supra*. Estaba tan definido lo demoníaco en ellos que Santos comparaba a los portadores de la silla del Refugio con los ángeles, trayendo justamente la antítesis del tópico,

angeles que llevan enfermos a curar al hospital, y aquella silla, que es donde va el pobre enfermo, que lleva en su frontera pintada a María Santísima, es del Refugio, y como lo es María de los pobres, va pintada como patrona. El ejercicio de estos es cuidar de los pobres, ampararlos, recogerlos y curarlos,

2. 2. 2. El nombre, el origen y el ser de los cocheros

La demonización de cocheros y silleteros fue acompañada de una intensísima lluvia de descalificaciones que en parte giraron en torno a lo demoníaco y que en general, subrayaron la bajeza de estos personajes de forma más amplia. Fue una manera de situarlos en su verdadero espacio y de separarlos de forma drástica del mundo en el que por su oficio se desenvolvían. Este bajo status, este origen vil, era delatado por el nombre, el aspecto, los comportamientos, en fin por todo el cochero en sí.

Si el nombre delataba la pertenencia social, el del cochero, si es que lo tenía, subrayaba de donde venía de forma meridiana¹²⁰. La formulación más clara de

procurando en todo para el pobre regalo, quietud y comodidad; y así contempla en estos dos ángeles, y aun sus obras son para subir a más, que si cupiera envidia en los ciudadanos del cielo, la tuvieran de tales hombres, que siendo mortales los ilustran tanto las obras que parecen divinos.

F. Santos, *Día y noche de Madrid*, p. 115.

¹²⁰ Julia. ¿Tar.. qué?
 Tarquín. Tarquín.
 Julia. ¿Nombre propio,
 o apellido de cochero?
 Tarquín. ¡Vive el cielo, que soy noble!

Lope, *Acertar errando*, 1630-1635, *NRAE*, vol. III, p. 38. (Para Morley, dudosa, nº 403). La mayor parte de las apariciones literarias de cocheros fueron como personajes anónimos sin nombre ni papel, como en las comedias de Lope, *Obras son amores*, *NRAE*, t. VIII, pp. 175-176. Son pocos los cocheros cuyo nombre conocemos. Lope traía 4, todos de origen humilde; Bernal, Bertolín, Danteo y Hernando, estos 2 últimos siempre o casi siempre, nombres de villano. Aparecían en *La Portuguesa*, *Lo que ha de ser*, *La villana de Getafe* y *El poder vencido y amor premiado*. Para el tema S. Griswold Morley y R. W. Tyler, *Los nombres de personajes en las comedias de Lope de Vega*, Los Ángeles, 1961, vol. I, p. 22 y vol. II, p. 559. No mucho más elevados eran los de Gonzalo o Bernabé que traía Antonio de Mendoza en *Los riesgos que tiene un coche* y Andrés de Prado en *El cochero honroso*. Gonzalo y Meco eran nombres de cocheros en Calderón, *El escondido y la tapada*, I, p. 678 y *Amigo, amante y leal*, I, p. 356. También Domingo, González y Ordóñez, en Santos, *Las tarascas de Madrid...*, pp. 376, 377 y 379; Antolín, en Bernardo de Quirós, *Aventuras de don Fruela, passim*; Pedro era uno de Barbadillo, *El necio bien afortunado*, p. 293. Tirso llamaba Medrano a uno, *Desde Toledo a Madrid, passim*. Otras veces traía sus apodos, Ramos, Garrancho, Palomo, Juan el Zurdo, Gil el Tuerto, Tirso, *Bellaco sois*, III, 1360. También Lorente, Tirso, *La joya de las montañas*, II, p. 186, Rincón y nuevamente Ramos, Tirso, *Por el sótano y el torno*, pp. 73-74. Escasos parecen tras haber consultado un centenar largo de comedias con cocheros. Los silleteros con nombre fueron casi inexistentes, aunque cabe recordar al francés Domingo que traía Salinas, BPR II/ 1148, f. 30r. Ello permite constatar que cuanto más bajo en la escala social, menos presencia simbólica, como se apreciaba en el caso del literero sin

esta bajeza del cochero inscrita en su nombre, en un universo mental en el que las cosas eran lo que se llamaban, tuvo lugar entre 1611-1615, en medio de la política de profilaxis social y control del espacio urbano, cuando a Colín le era ofrecido ir en un coche conducido por el cochero Bertolín:

Colín	<i>Bertolín no quiero, que me ha de despeñar hombre, que tiene nombre tan atrevido: alla en mi tierra se llaman de otra suerte los cocheros, y todos con un nombre, que sospecho, que son de dos linajes solamente.</i>
Lisardo	<i>Y como son señor?</i>
Colín	<i>Paras, y andas, para cochero dicen, y otras veces, anda cochero, de que yo presumo, que son sus apellidos paras, y andas, pues con ellos entienden y responden</i> ¹²¹ .

El infimo aspecto de los cocheros acentuaba también su bajeza, así hallamos el cochero viejo... *varvinegro y malcarado*, el *Saturno barbón* o el *hombre tosco*¹²², que se completaba con el mal olor que despedían, típico de seres infernales como señalara Quevedo¹²³. Pero su indumentaria era aun más explícita acerca de su condición social. Para dejar su oficio de cochero y volver a ser caballero, recordemos que Bernabé hubo de *mudar traje*¹²⁴, resumen de su reubicación social. El príncipe se encontraba con el criado Meco y le espetaba:

nombre que aparecía en la comedia de Lope, *Barlan y Josafá*, 1611, BAE, 177, p. 564. (Esta edición trae *librero*, pero *literero* en TESO).

¹²¹ Lope, *El poder vencido, y amor premiado*, NRAE, t. VIII, p. 548.

¹²² Quevedo, *Los sueños*, vol. I, p. 166. A. de Claramonte, *Dineros son calidad*, A. Rodríguez López-Vázquez, Kassel, 2000, p. 170 y *Los riesgos*, f. 126r, respectivamente. Unos versos anónimos decían: *Cochero vil vizco y tocho/busca un demonio cochuno/ que te sustente a bizcocho/ pues mientras yo comi uno/tu comiste vizco ocho*, BNM Mss. 8252, f. 68v, aludiendo al carácter basto, bajo, del cochero y de su oficio. Tocho era lo mismo que tosco, grosero, como aseveraba Covarrubias, *Tesoro*, voz *tocho*.

¹²³ Quevedo, *Los sueños*, vol. I, p. 167. De los vestidos de unos mozos de silla negros decía el lacayo Britón que *muy bien huelen a sus dueños*, Tirso, *Quien no cae*, III, p. 855. Sobre la fetidez de los seres infernales, Vicente Risco, *Satanás...*, p. 62. Los diablos eran sucios y feos, salvo si querían engañar.

Principe. *Hombre de tan baja suerte,
y en este traje, ¿de qué
a una dama servir puede?*

Meco. *De cochero; que no somos
más curiosos: claramente
lo dicen fieltro y espuelas¹²⁵.*

Aunque los cocheros del rey y los de la nobleza llevaban libreas y vestimentas de mayor calidad¹²⁶, los demás eran señalados por su aire entre sucio, desastrado o delincuente, como aquel que *iba hecho un cajón de sastre, en su persona por tanta diversidad de remiendos en capa, y vestido de diferentes colores*¹²⁷. El bajo origen se expresaba también en su ubicación y ocupación del espacio, por lo general ambiguo y reducido a su enser de trabajo o a la cochera, alejado de lo representativo¹²⁸. Eran también personajes frecuentes en los espacios liminares, de paso, difíciles de controlar, populosos y confusos¹²⁹. En cuanto a su origen geográfico, este fue poco concretado en las fuentes literarias, aunque se

¹²⁴ Andrés de Prado, *El cochero honroso*, p. 34.

¹²⁵ Calderón, *Amigo, amante y leal*, I, p. 356.

¹²⁶ Un cochero decía en el *Infierno* de Quevedo: *No ha havido tan honrrado offiçio diez años a esta parte, pues nos llegaron a poner sayos baqueros y havitos largos, y valonas en forma de cuellos vajos, por lo que parezámos confesores en saver peccados*, Quevedo, *Sueños...*, vol. I, p. 166. En cierta obra de Lope el criado recordaba: *Cuando el marques dio al cochero/ aquel vaquero de paño*, Lope, *El mejor mozo de España*, 1610-1611, BAE, 49, p. 613.

¹²⁷ A. de Prado, *Ardid de la pobreza*, 1663, en *idem*, *Meriendas del ingenio...* edición de E. Rodríguez Cuadros, *Novelas amorosas de diversos ingenios del siglo XVII*, Madrid, 1986, p. 286. La capa de los cocheros era una de sus características indumentarias. Para ubicar pertinentemente su status social, en escena aparecían dos *capotes groseros*, Ruiz de Alarcón, *Las paredes oyen*, pp. 65, 67. *Capote* por lo demás, era palabra injuriosa lanzada a los villanos, como revelaba C. Oudin, *Tesoro de las dos lenguas francesa y española*, 1607, en S. Gili Gaya, *Tesoro lexicográfico*, *passim*. Con ellas, encubrían los cocheros sus actividades, así a un personaje se le deseaba que *un cochero te cubra con su manto*, Benavente, *Otañez y el fariseo*, 1625, en A. Madroñal Durán, *Nuevos entremeses...*, pp. 150 y 159. El duque disfrazado de cochero iba cubierto de *sayaes*, Ruiz de Alarcón, *Las paredes oyen*, pp. 78-79. Para el cochero *picaño* o sea *andrajoso y despedaçado*, *supra*.

¹²⁸ La compra de un coche era realizada por los *criados de casa*, que se *verán en la cochera/y tratarán del concierto*, Lope, *El sembrar en buena tierra*, NRAE, vol. IX, pp. 403, 406-407. Por ello, nada más ridículo que las palabras de Fabio, un lacayo de Lope que se autotitulaba *señor de la cochera*, Lope, *La esclava de su galán*, BAE, 34, p. 495.

señalaron extranjeros¹³⁰, negros y esclavos moros, es decir etnias y grupos sociales marginales¹³¹. A veces se recordaba un origen campesino, que hablaba como los otros, de su desubicación y desarraigo sociales¹³².

¹²⁹ Córdoba, de paso entre Sevilla y la corte, era lugar donde abundaban pajes, lacayos y cocheros entre otros, Liñán, *Guía*, pp. 156-157.

¹³⁰ Francés o de los Países Bajos; Leonardo preguntaba al cochero si era *gabacho* o *valón*, Lope, *La escolástica celosa*, VII, p. 390. Cochero francés encontraba Cristina, Barbadillo, *El coche mendigón*, p. 376. De uno se decía irónicamente *haberse visto en su patria bien acomodado*, A. de Prado, *Ardid de la pobreza*, p. 286. Salinas traía unos mozos de silla franceses, uno gran borracho, los otros, burlescamente, nobles: *de los francos pares es/ el par, que la lleva en peso*, BPR III 1148 f. 38v.

¹³¹ El señor quería vender al esclavo sólo *porque ha servido de cochero*, Barbadillo, *El malcontentadizo*, 1622, cfr. Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I, pp. 281-282. Brochero mantenía que en la Antigüedad *todos los que regian coches eran moros*, Brochero, *Discurso*, f. 45r. El cochero esclavo, enterado de la muerte de su amo, no esperó a que *le vendiesen* y *cobró la libertad de su mano*, Castillo Solórzano, *Las Harpías...* p. 65. Quevedo traía a las damas en silla de manos, *romanadas por dos moros, o cuando mejor, por dos pícaros*, Quevedo, *La Hora de Todos...*, p. 189. La dama con ínfulas de aristócrata, deseaba ir en silla y ordenaba a su criado: *Doce negras comprad fuertes y bellas, y advertid que miréis que sean doncellas*. De no encontrarlas, le ordenaba que las mandara hacer *de pebete u de pastilla*, (burla sangrante, que oponía el buen olor del *pebete* y la *pastilla*, con el que supuestamente habían de producir en la realidad las doce negras), Alarcón, *La condesa*, cfr. Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I, p. 239-240.

¹³² *Agora acabo de ver/ que hay acá más de un oficio/ que es vicioso su ejercicio,/ y viste y come a placer./ Si no hubieran los señores,/ los clérigos y soldados/ menester tantos criados,/ hubiera más labradores./ Vase un cochero sentado/ que todo lo goza y ve:/ ¡mal año, si fuera a pie/ con la reja de un arado*, Lope, *El villano en su rincón*, BAE, 34, p. 152. Parecida queja traía más tarde Santos:

Clamen las campañas, llorando la falta de sus cultivadores y defensores, pues ocupados en lacayos, cocheros, mozos de sillas, y del establo o establos ejercitan la más florida edad; "no importa", dirá el que sin ser grande le parece bien el ser veinte y cuatro en lacayos.

F. Santos, *El no importa de España*, p. 74. Aqueronte decía hacer criar a *muchos hombres que podían jugar una pica, o un mosquete en servicio de su Rey, empleándose en desvergonzados cocheros, y atrevidos lacayos, y libres mozos de sillas*, Santos, *Las tarascas de Madrid*, p. 374.

A pesar de la realidad, raramente se mencionó un origen gallego, asturiano o montañés de los cocheros y mozos de silla. Bernardo de Quirós traía un cochero *montañés tan recio*, *Aventuras de don Fruela*, *passim* y Correas traía otro *buen mozo montañés*, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, p. 72. Sin embargo, muchas de las características de los personajes oriundos de estos lugares coincidían con lo atribuido a los cocheros. Los gallegos fueron tachados de tacaños, chivatos, mentirosos, borrachos, malolientes y faltos de juicio o torpes y los asturianos de mal aspecto, bebedores y violentos. Por otra parte, aunque buen número de cocheros provenía de tierras leonesas, sinónimo de nobleza acrisolada, ello no evitó que el oficio fuera tratado como sinónimo de lo más bajo, véase, M. Herrero García, *Ideas de los españoles del siglo XVII*, Madrid, 1966, pp. 202-207, 219 y 226-247 y (aunque con datos posteriores) A. Meijide Pardo, "La emigración gallega intrapeninsular en el siglo XVIII", *Estudios de historia social de España*, 1960, pp. 461-606.

Pero eran sobre todo sus comportamientos y actividades, la verdadera medida de la bajeza intrínseca del cochero¹³³, imborrable y casi inevitable¹³⁴. A él estaban dirigidas las ordenes, el trato distante y lo subordinado: un gracioso se burlaba del pronombre *tu*, asociado a las cosas bajas y al ordenar: *Tu, manda, tu desafía, / tu es trompeta, tu es cochero*, mientras el criado enumeraba tópicos y decía, *espere como cochero*¹³⁵. Este distanciamiento y subordinación se establecía especialmente con su amo y su opuesto socialmente, el señor, de ahí que se dijera en tono de burla que un personaje llamaba merced a sus criados, *hasta al cochero, que es la necedad mas estupenda que puede cometer un mentecato*¹³⁶ y

¹³³ Un criado clamaba contra los coches por ser padres de los cocheros: ... *son tan malos señor, / como ellos propios publican, / siendo padres verdaderos, / pues engendran a mi ver / gente de tan bajo ser, / como lo son los cocheros*, A. Hurtado de Mendoza, *Los riesgos*, f. 132v. A un criado se le insultaba llamándole *lacayo injerto en cochero*, Tirso, *La mujer por fuerza*, III, p. 533. Esta bajeza era por lo demás, hereditaria, como recordaba Santos a un falso caballero: *conocéos, que si lo hacéis seréis humilde. ¿Acaso sois más que un pobre hijo de un cochero? ... por la crianza ya sabreis lo que suelen ganar y la obligación que tienen*, Santos, *La verdad en el potro*, p. 130. Si se hurga en otras adjetivaciones, veremos que el cochero no salía del submundo bajo e infernal. En el habla de germanía también había cocheros, los llamados *cocheros navales*, por otro nombre galeotes, véase J.L. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo...*, voz *cochero*, p. 207, donde vienen estos versos: *Aquí tope trabajando / al bravo Roque Damián, / con el azote en la espalda / hecho cochero naval*". El poema, *Canta un guapo puesto al remo lo que paso por sus espaldas*", en John H. Mill, *Poesías germanescas*, Bloomington, 1945, XCIII, pp. 203-206. Siempre lo bajo; de las jácaras se decía que se habían vuelto tan populares que habían pasado de ser cantadas por los cocheros a ser cantadas por las damas de los ricos indianos en los estrados: *y las que antes en cocheras / apenas hablar osaban, / ya en indianas barandillas / la dan silla y almohada*, Benavente, *Jácara de doña Isabel, la ladrona, que azotaron y cortaron las orejas en Madrid*, en I. Arellano, J.M. Escudero y A. Madroñal, *Luis Quiñones de Benavente, entremeses...*, pp. 576-577.

¹³⁴ El cochero no podía salir de su condición, para la que estaba casi predestinado. Hernando, el villano de Getafe que iba a la corte en pos de Inés y entraba a servir de cochero, era ya en su pueblo un cochero en ciernes, según lo describía la villana Pascuala al encarecérselo a Inés: ... *¿quién hay que pueda / llevar a Hernando ventaja / en saltar, correr, danzar, / llevar un carro enramado / por Santiago el Verde al prado?*, Lope, *La villana de Getafe*, p. 87.

¹³⁵ Lope, *La esclava de su galán*, 1625-1630, BAE, 34, p. 501 y *Virtud, pobreza y mujer*, 1612-1615, BAE, 52, p. 213. Esta subordinación era subrayada por el gracioso Capricho, que aseguraba: *Eso tienen los cocheros / y los relojes, que andan, / si les dan cuerda*, Calderón, *Basta callar*, I, p. 1735. Unas seguidillas de 1635 recogidas por Gabino Branca decían: - *¿Qué parece un cochero / que anda en alto?* - *Que con el azote / pesca caballos*, K. Brown, "Doscientas cuarenta seguidillas antiguas", *Críticón*, 63, 1995, p. 13.

¹³⁶ Barbadillo, *El curioso y sabio Alejandro, fiscal de vidas ajenas*, BAE, vol. 33, p. 18.

que don Diego marcara las distancias sociales sirviéndose justamente de este oficio: *Más señora es ella que ellas, / lo que va de mi a un cochero*¹³⁷.

A la sombra de este status bajo y subordinado surgieron otros muchos epítetos que remitían siempre a personajes oscuros, peligrosos y de malas maneras; Lope traía al *cochero cruel*, otro *Faetonte*¹³⁸ y decía de ellos que nunca eran *muy finos*¹³⁹. Se habló así de la *canalla de los cocheros*¹⁴⁰, del *pícaro cochero*¹⁴¹ y del cochero *picaño*, sinónimo de *andrajoso y despedaçado, holgazán y de poca vezguenza*¹⁴². Hallamos al cochero que hablaba *echando juncia*, es decir, *fanfarrón, bravucón, rufián*¹⁴³. No olvidemos el cochero *tropelía*, aquel que hacía burlas, tonterías, engaños o trampas en el juego y *camaleón*, aquel que se acomodaba al gusto de alguien, para engañarle también¹⁴⁴. Igualmente el cochero *madrigado*, o experimentado y recatado en negocios¹⁴⁵. También hallamos al cochero *comadre* tirsiano, con el trasfondo de las vecinas que no sabían guardar secretos¹⁴⁶. Al silletero por su parte, se le llamó *ganapán*, otro personaje libre y de baja estofa¹⁴⁷ y *maskarón*, apodo para el *hombre grave y entonado ridiculamente y*

¹³⁷ Moreto, *El lindo don Diego*, ha. 1662, edición de J.L. Sirera, Barcelona, 1987, p. 193.

¹³⁸ Lope, *La sortija del olvido*, 1610-1615, *NRAE*, t. IX, pp. 597-598.

¹³⁹ Lope, *La mal casada*, 1610-1615, *BAE*, 34, p. 299.

¹⁴⁰ Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas de la Corte*, p. 170.

¹⁴¹ Calderón, *Céfalo y Pocris*, *TESO*, 1, 31.

¹⁴² Barbadillo, *El caprichoso en su gusto y la dama setentona*, en Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I. p. 252. También al cochero al que se quería untar en Antonio de Solís, *El doctor Carlino*, *Comedias*, vol. II, pp. 512-513. Véase, Covarrubias, *Tesoro y Autoridades*.

¹⁴³ Alberto Díez en *Poesías varias de grandes ingenios españoles recogidas por José Alfay*, pp. 137-39 y J.L. Alonso Hernández, *Léxico del marginalismo...*, p. 467.

¹⁴⁴ Polo de Medina, *Romance*, en *Obras completas...*, p. 331, Alonso Hernandez, *Léxico del marginalismo...*, p. 758 y Covarrubias, *Tesoro*.

¹⁴⁵ Tirso, *No hay peor sordo*, III, p. 1021 y Covarrubias, *Tesoro y Autoridades*.

¹⁴⁶ Tirso, *Celos con celos*, II, p. 1337 y Covarrubias, *Tesoro*.

¹⁴⁷ Tirso, *Quien no cae*, III, p. 856. Covarrubias decía del ganapán en su *Tesoro*:

sin motivo¹⁴⁸. Raramente hubo calificaciones positivas para el cochero¹⁴⁹, y la mayoría de ellas eran burlescas y hacían caer al personaje a una sima inferior. Así, Quevedo ordenaba que ninguna culterana llamara al coche por su nombre para que no la respondan los regüeldos o los cochinos, sino que dijera: "*auriga, pon el pasacalles*"¹⁵⁰.

todo alegre y contento, por tener una vida tan libre que ninguna cosa da cuydado al ganapán. No cura de honra y assi de ninguna cosa de afrenta, no se le da nada de andar mal vestido y roto, y assi no le executa el mercader; vive en un sótano, y a vezes duerme en la plaça sobre una mesa, y con esto no le sacan prendas por el tercio de la casa; si esta malo, le curan en el hospital, come en el bodegón el mejor bocado, y bebe en la taberna donde se vende el mejor vino, y con esto passa la vida contento y alegre y a vezes invidiado de los que con mucha honra, riqueza y pompa, viven aperreados y llevan sobre sí cargos más pesados que las cargas de los ganapanes.

¹⁴⁸ G. Lucas Hidalgo, *Diálogos de apacible entretenimiento, passim y Autoridades*.

¹⁴⁹ Como aquel que socorría a unos personajes asaltados en el camino, tomando sobre su crédito el dinero que fue menester para sacarlos del aprieto, Antonio Henríquez, *El siglo pitagórico...*, pp. 168 y ss. y 210-211.

¹⁵⁰ Quevedo, *La culta latiniparla*, García Valdés, *Prosa festiva completa*, pp. 453-454. Parecidamente, un estudiante apuntaba que cochero en latín se decía *auriga*, Tirso, *Por el sótano y el torno*, p. 55. Al padre del labrador Sorbete, un *hombre de letras* le había pronosticado, *que le hazian los Planetas/hombre de lança y cavallo: fuesse a campar con su estrella/ y vino a dar en cochero*, Matos Fragoso, *El hijo de la piedra*, TESO, 1, 223. Alguno aparecía como entendido, como el que cochero que mostraba buen gusto por la pintura:

Cochero.	<i>Miro estas piezas, en quien, estoy como en reino extraño.</i>
Sancho.	<i>Por Dios que tiene el picaño capricho de hombre de bien.</i>
Cochero.	<i>Aquella es gentil pintura.</i>
Sancho.	<i>Cuando esto considero, que hable en pintura un cochero, llegó a la postrer locura.</i>
Cochero.	<i>Cuatro años os servire de balde, señor, por ella, y aun entonces merecella entiendo que no podre.</i>
Sancho.	<i>Hombre, yo estoy espantado con lo que aqui estoy oyendo, que aun eso que estas diciendo parece que esta pintado. Dadle mañana un vestido por este gentil humor.</i>
Roberto.	<i>Mas parece sangrador que cochero.</i>
Cochero.	<i>Así lo he sido. Conózcole ya la vena, y séle muy bien sangrar.</i>

El contacto de los cocheros y silleteros con los miembros de la clase dominante y la dependencia de ésta con respecto a ellos era probablemente mayor que con cualquier otro criado de los de escaleras abajo, así, gracias al papel central del coche en la sociedad cortesana del Seiscientos los cocheros ocupaban un lugar de privilegio en el escenario del poder. De las dificultades de adecuar a esta fuerza de trabajo a las exigencias de la sociedad cortesana derivó la lluvia de improperios que sobre los cocheros cayó a lo largo del siglo XVII, pues como decía certeramente Brochero, tener un coche significaba inevitablemente tener que *contemporizar* con el cochero. Estas diatribas mostraron al cochero y al silletero como la precisa antítesis del hombre noble, del caballero, especialmente en los moldes del género teatral. Pero también hablaban de los miedos a un extenso grupo de criados, cuya actitud hostil era tanto más peligrosa, cuanto mayor era la proximidad al grupo de los privilegiados¹⁵¹. La denuncia intentó pues conjurar la aproximación doméstica de estos criados, su introducción en el ámbito de convivencia privada con los señores y su abundancia en el espacio urbano, vista a veces como una amenaza. Por su número, por su proximidad al poderoso, por su inserción en un nuevo marco de relaciones sociales cada vez más complejas, los criados destinados al transporte de los poderosos fueron considerados durante largo tiempo una amenaza a la estabilidad y el orden social¹⁵².

Barbadillo, *El caprichoso en su gusto y la dama setentona*, 1620, Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. I. p. 252.

¹⁵¹ La denigración de estos oficios mostraba la necesidad de exorcizar la presencia de este lumpen urbano. Además de los dicterios literarios, hubo otra burla de estos personajes en fiestas, mojigangas y representaciones teatrales. En *La Restauración de España*, comedia burlesca de 1665, se remedaba lo que pasaba en el Prado por la noche, entrando al escenario un pequeño *cochecillo con cuatro mujeres en él y dos mulas que le tiraban* con otra mujer que hacía de cochero *que le guiaba* produciendo la risa de los cortesanos, Barrionuevo, *Avisos*, BAE, 221, p. 153. En el Carnaval de 1637 la nobleza disfrazada de *figuras muy ridículas* encontraba divertido ir *vestidos de carreteros y moços de mulas*, Gascón de Torquemada, *Gaceta y nuevas...*, p. 404 y Fernando Bouza, *Corre manuscrito. Una historia cultural del Siglo de Oro*, Madrid, 2001, p. 190, en el contexto del mundo al revés.

¹⁵² J.A. Maravall, *Teatro y literatura en la sociedad barroca*, pp. 119 y ss. y 147, 149. La abundancia en el espacio urbano, esta posibilidad de conversión en amenaza, se traslucía en algunos comentarios, así se decía que la *Puerta del Sol* se volvía *Puerta Cerrada* debido a la *multitud de cocheros*, Quiñones de Benavente, *El casamiento de la calle Mayor con el Prado viejo*, p. 182. Esta impresión no cesó, en 1786 se decía que *solo de cocheros y lacayos se pudiera formar un ejercito tal cual*, Terreros, *Diccionario castellano*, voz *coche*. Tirso escribía que *sillas y escuderos alquilados hartos hay en esta villa*, refiriéndose a la corte, *La celosa de si misma*, II, 1460. Años más

2. 3. COCHEROS Y MOZOS DE SILLA COMO PROTAGONISTAS, EL BUEN CRIADO

Las acusaciones contra cocheros y silleteros fueron amplísimas. Trataron sobre todo de resituarse al estos criados en su verdadero espacio, separándolos del mundo cortesano para el que sólo eran una fuerza de trabajo más. Pero no hay que pensar que todas las descalificaciones fueran dirigidas a todos los cocheros y que todos fueran iguales en la corte. Los cocheros del rey, los de un grande, o los de un importante ministro, eran criados distintos a los demás como ya dijimos. Junto a una denuncia general del oficio de cochero, tuvo lugar una denuncia específica de los criados libres contra los que se enderezaron múltiples diatribas y al mismo tiempo hubo una pedagogía acerca del oficio de cochero que aceptaba su posición social y que era responsable y eficaz ante sus señores¹⁵³. Pero esto no

tarde, al pregonarse en 1638 el registro de todos los esclavos de la corte, Olivares respondía a las quejas de las grandes señoras afirmando que *hartos mozos de sillas había en Madrid*, Jesuitas, Cartas, vol. III, p. 216. Un viajero anónimo que describía el cortejo del cardenal de Aragón decía que iba con un séquito que ocupaba toda la calle *en una silla muy hermosa y muy magnífica, con seis criados con sus libreas, que se relevaban de tiempo en tiempo* llevando además *lo menos dieciocho o veinte lacayos*, Mercadal, Viajes, vol. IV, p. 484.

¹⁵³ Véanse los comentarios de Pinheiro, *Fastiginia*, pp. 293 y 311. La fidelidad de los cocheros en ciertos puntos sensibles de la vida cortesana parecía estar garantizada, así se entiende que el gracioso Mendo dijera que si no hubiera enamorados: *¿como medrara el criado,/ la alcahueta y el cochero,/ huesped de cama de campo?/ Caso extraño es ver que un hombre/ encubra a su secretario/ su dama, y luego la fie/ de un cochero y de un lacayo*, Lope, *La mayor virtud de un rey*, 1625-1635, BAE, 41, p. 87. El cochero era necesario para el señor, le gustara o no. Por eso la tercera se tomaba en discreción en los versos de Lope:

*¿Qué secretario ha callado
más secretos que un cochero?
¿Quién ha visto lo que vemos?
¿Quién calló lo que callamos? ...
Cocheros de gran valor,
a quien Virgilio, señor,
y Homero mil honras dieron.
En un coche cada día
el sol el mundo rodea,
y basta que el sol lo sea
para honrar la cochería.*

Lope, *Querer la propia desdicha*, 1619-1620, BAE 34, pp. 260 y 272. Desconocedor del contexto antiochero, Amezúa, mantenía que agradecido Lope por los servicios que le hacía Francisco, el

podía lograrse con criados que no estaban integrados, de ahí la crítica de su peligrosa libertad y de su desobediencia:

*Pues ¿hay mayor libertad?
Ya tratan los más ancianos
que haya, por sus libres fueros,
república de cocheros,
como la hay de venecianos;
y, considerado en parte,
cierto que es justa razón
que los que tan libres son
tengan república aparte.
En su mano
está señor, el gobierno
de todo el lodo en invierno
de todo el polvo en verano*¹⁵⁴.

En esa misma línea se criticaba a los cocheros que cumplían otras funciones, además de las suyas, poniendo en evidencia las escasas posibilidades de sus señores. Las fuentes literarias se burlaron del cochero polivalente que servía a su amo en los mas diversos cometidos o su contrario, el criado que se metía a cochero, como los de la famosa pastelera de Tirso, esos *mozos que pastelizan* y que tras los dulces son cocheros por su tanda¹⁵⁵. Un personaje de Lope se preguntaba así:

El faetonte de tu coche

cochero del duque de Sessa a quien el Fénix pedía el vehículo, hizo de los de su oficio un caluroso elogio, cfr. *Lope de Vega en sus cartas*, pp. 448-449. El cochero también colaboraba en el galanteo, así manejando el coche, como aquellos mozos que visto un coche de damas, pedían al cochero que *procurase no perdelle del lado, o por lo menos de la vista*, Zabaleta, *Día de fiesta por la mañana...*, p. 338. También en Barbadillo, *El necio bien afortunado*, p. 189.

¹⁵⁴ Lope, *El desdén vengado*, 1617, BAE, 250, p. 204. El conde Floralberto enloquecía y daba en hacer memoriales, uno de ellos *de los de a pie contra cocheros/ en tiempo que hace lodos*, Lope, *La locura por la honra*, 1610-1612, NRAE, t. VII, p. 315. Era un tópico la libertad y la independencia de los cocheros. Una relación de Almansa y Mendoza que describe la partida de Madrid del príncipe de Gales en 1623, subrayaba la importancia de *governar la republica tan necessaria de govarnar, como cocheros, litereros, y moços de mulas*, Simón, *Relaciones...*, p. 249. Se expresaba en casi idénticos términos Gascón de Torquemada tratando del mismo tema: *Cometiose ... govarnar la canalla de cocheros, litereros y moços de mulas, a Don Diego Franços de Garnica, Alcalde de Casa y Corte*, Gascón de Torquemada, *Gaçeta y nuevas de la Corte*, p. 170. Cochero desobediente que *hace al reves quanto le mandan*, en Calderón, *Desvelos de amor y lealtad*, TESO, 2, 209.

¹⁵⁵ Tirso, *Quien calla otorga*, I, p. 1421.

¿es cochero y despensero?
 ¿tienes cochera? El cochero,
 ¿Donde te lleva de noche¹⁵⁶?

Pero la mera denigración de los cocheros no podía ser suficiente a la hora de adoctrinar. Fue necesario mostrar modelos de comportamiento. Esto se hizo especialmente en la comedia, donde el cochero y en menor medida el silletero, aparecieron rehabilitados socialmente. Ni unos ni otros podían, por exigencias del género, ser protagonistas, pero mediante el artificio de hacer que nobles sirvieran como criados o criados descendieran a cocheros¹⁵⁷, se podía mostrar de alguna forma, la imagen en la que debía mirarse el cochero. No se trataba pues sólo, de que los cocheros fueran el complemento adecuado para hacer brillar los valores del caballero¹⁵⁸, era también un discurso pedagógico acerca de como había de ser el cochero en el espacio cortesano y que se debía esperar de él. El hecho de que, aunque fuera ficticiamente, la nobleza del criado luciera en su aspecto o en su actitud, invitaba a creer en sus posibilidades y en la creencia de una mejora de su estado¹⁵⁹.

¹⁵⁶ Lope, *De cosario a cosario*, 1617-1619, BAE, 41, p. 488. Laura decía que tenía pocos criados, entre ellos, *un hombre/que sirve el coche y despensa*. El gracioso Marín lo aclaraba: *Si, señor, es hombre injerto,/si acaso vio vuestra alteza,/ juntos martillo y tenazas/ o zapatos y chinelas*, Lope, *Obras son amores*, 1613-1618, NRAE, t. VIII, p. 175. Mayor confusión de oficios aparecía en cierto poema de Polo de Medina en el que el cochero era empleado para todo tipo de funciones: *Dijo un coche que su amo/ juego de mano no ignora,/ que a un cochero tropelía/ le convierte en varias formas,/ despensero a la mañana,/ paje de estribo a la forja,/ sirve escudero, y aun quiere/ de dueña ponerle tocas./ Cochero tornasolado,/ camaleón te transformas,/ o eres cochero maná/ que sabes a todas cosas*, S. Jacinto Polo de Medina, *Romance*, en *Obras completas...*, pp. 329-331.

¹⁵⁷ Además de los nobles de *Los esclavos libres*, convertidos en silleteros, la aparición del duque y de don Juan disfrazados de cocheros en *Las paredes oyen* y el noble convertido en cochero que trajo Andrés de Prado en *El cochero honroso*, hubo otros casos de nobles convertidos en cocheros, motivo que frecuentemente apareció mezclado con el tópico del borracho, seguramente para darle más credibilidad. Lo hallamos en Lope, *La escolástica celosa*, VII, p. 390, donde el galán Valerio se hacía pasar por cochero y aparecía bebido. Barbadillo traía otro caso en el que el protagonista se hacía pasar por cochero, pues el verdadero se había ido a beber, para llevar a dos damas a otro destino, *El necio bien afortunado*, p. 293. Un caballero y su criado se disfrazaban de mozos de sillas emborrachando a los silleteros verdaderos, Tirso, *Quien no cae*, 1628, III, pp. 854 y 856.

¹⁵⁸ El doblete amo-criado es una mecánica escénica teatral. Gracias a la construcción por contraste, se evidenciaba aun más el valor del noble. J.M. Díez Borque, *Sociología de la comedia española del siglo XVII*, pp. 57, 59, 213 y 246-247. También Vincent Aubrun, *La comedia española*, pp. 203, 211.

¹⁵⁹ Véase al respecto la evolución experimentada por el gracioso Gascón convertido en cochero por su amo; inicialmente se sentía deshonrado: *pues que me hizo/ser de un coche porquerizo./*

2. 3. 1. Los esclavos libres, de Lope

En *Los esclavos libres* se ponía de manifiesto la problemática del silletero capaz de buenas acciones¹⁶⁰. A pesar de su aspecto infiel, Leonardo salvaba de la muerte a un anciano al interponerse con el palo de su silla y matar el mismo al agresor, momento en el que llegaba el duque, que visto solo parte de lo sucedido, le sentenciaba a muerte. Gracias a la intervención del conde Fabricio, Leonardo podía explicar lo sucedido y oír su disculpa, era sentenciado finalmente a galeras. Las maneras de Leonardo llamaban la atención de Fabricio que, sospechando de su calidad, acababa por descubrir finalmente que el silletero era su hijo¹⁶¹. Leonardo, que poco a poco había ido mostrando la nobleza de su corazón, dejaba ver al final que era verdaderamente un noble, lo que contrastaba con los tópicos negativos asociados con el silletero, que daban mayor brillo a su verdadero status aristocrático. A diferencia de otras comedias posteriores, Leonardo era propuesto como un silletero eficaz y fiel (su resolución defendiendo al anciano, era un rasgo muy positivo), pero aunque aceptaba su rol de criado, aun no se ejemplificaban con detalle sus virtudes como tal¹⁶². No fue hasta unos pocos años más tarde que se dieron directrices más claras a los criados acerca de sus funciones, en consonancia con el proceso de adoctrinamiento que se llevó a cabo a partir de 1611.

„Coche, acá; coche, acullá”, y descontento por ir *de rocín a rüin*. Como cochero, se burlaba de su honestidad. Cuando finalmente era ascendido a camarero, Orelío, otro criado, se quejaba de su condición; ¡Cómo! ¡Un cochero!, entonces Gastón defendía su oficio y le espetaba que también el sol es *carretero*, Tirso, *El celoso prudente*, I, pp. 1264-1265, 1270-1271 y 1279.

¹⁶⁰ La comedia contaba la historia de dos amantes, Lucinda y Leonardo, que, cautivos primero de los moros, lo eran más tarde de los españoles en Nápoles durante el tiempo del virrey Osuna, sin que pudieran revelar a nadie que eran cristianos. Leonardo aparecía convertido en silletero esclavo *con el correón al cuello de la silla y el palo della*, acompañado de Zulema, un moro amante del vino. Ambos aparecían peleando con unos pajes cristianos, Lope, *Los esclavos libres*, 1599-1603, X, pp. 966-967.

¹⁶¹ *Ibidem*, pp. 971-975.

¹⁶² Lucinda le aconsejaba que aceptara ser criado sin oponerse: *Ve a servir al gran Virrey, /pon en un duque de Osuna/ la carga de tu fortuna, / que tiene sangre de rey. /En el mi esperanza fundo, / mira que el menor jirón/ de aquel divino blasón/ puede ser capa del mundo*, *Ibidem*, p. 954.

2. 3. 2. *Las paredes oyen*, de Alarcón

En el contexto del cochero irresponsable que no asumía sus obligaciones, que no era capaz de obedecer a sus dueños, protegerlos y defender su status¹⁶³, los cocheros de *Las paredes oyen*, comedia escrita en 1616-1617, cumplían con sus deberes de criados aunque fueran nobles disfrazados¹⁶⁴. El episodio de la violación frustrada de doña Ana, no solo multiplicaba exponencialmente al caballero oculto que era don Juan, era también un código de comportamiento para el cochero de su señor, que contrastaba con los ejemplos anteriores¹⁶⁵. Don Mendo, incapaz de imaginar en los cocheros nada noble, subrayaba por el contrario, la cobardía plebeya e imaginaba que se trataba de celos de hombre

¹⁶³ El cochero Bernal era acusado por su dueño de falta de lealtad por haber perdido a la señora, Lope, *La portuguesa*, 1615-1616, BAE, 34, p. 165. Cervantes traía al *cochero temático*, es decir, maniático (el *tenaz y porfiado en algún propósito*, según Covarrubias, *Tesoro y Autoridades*), por cuya insistencia en ir por cierto lugar se estropeaba el coche, *La cueva de Salamanca*, véase Florencio Sevilla y Rey Hazas, *Cervantes. Obra Completa*, Alcalá de Henares, 1995, vol. III, p. 995. De sus *desmanes*, hablaba un personaje refiriéndose a un accidente de coche causado por un cochero, Calderón, *Cuál es mayor perfección*, I, p. 1622. Otro se perdía por ignorar el camino, Tirso, *Habladme en entrando*, III, p. 1229. Tras un accidente, las damas se burlaban del cochero felicitándole por haber volcado muy bien y vaticinándole que en un año había de poder *poner escuela de volcar coches*, Calderón, *El escondido y la tapada*, I, p. 678.

¹⁶⁴ Don Mendo, galán, y don Juan, pobre caballero, pretendían a dona Ana. Don Mendo pretendía también a Lucrecia, de lo que se enteraba doña Ana cuando cierto billete amoroso para la segunda caía en sus manos. Doña Ana despedía a don Mendo pero este trataba de raptarla en un viaje saliéndole al camino e intentaba forzarla. Los dos cocheros defendían a dona Ana e impedían la violación; uno de ellos era don Juan disfrazado. Don Mendo sospechaba que uno de los cocheros tenía relaciones con la dama pues tan fielmente le había defendido. Don Juan declaraba su amor a dona Ana y ayudado por la criada Celia, conseguía que se olvidara de don Mendo, mostrando como la belleza del alma se imponía sobre la belleza física y los malos sentimientos.

¹⁶⁵ El cochero de doña Ana había sido *concertado* por don Juan y a su vez, don Mendo convencía al duque y don Juan, ya en sus papeles, de que apartaran el coche del camino a fin de poder hablar con el dueño del coche, ofreciéndoles una cadena. El criado de don Mendo le alababa que hubiera puesto tan de su parte al cochero:

Mendo	Como eso puede el dinero.
Leonardo	Contra su dueño sera, si de su favor te ayudas.
Mendo	El primer cochero ahora no sera que a su señora haya servido de Judas.

bajo, favorecido por su señora¹⁶⁶. Al tratar del amor, el cochero desaparecía y dejaba en escena al caballero triunfante; doña Ana se entregaba finalmente a don Juan. El cochero, antítesis del caballero, ser tosco, sobornable, alcahuete, incapaz para el amor y cobarde, iluminaba al pobre caballero protagonista del debate que planteaba la obra entre la belleza física y la moral, pero no hay que dejar de lado que, a la luz de los debates de esos años, la doble pintura del cochero estaba proponiendo también uno muy específico, el del criado que cumplía con su deber para con el señor.

¹⁶⁶ *Mas yo tengo una sospecha,/ que siempre estas viudas mozas,/ hipocritas y santeras,/ tienen galanes humildes/ para que nadie lo entienda./ Tal valor en un cochero/ los celos no mas lo engendran;/ que nunca así por leales/ los hombres bajos se arriesgan.* Cuando don Mendo pretendía de nuevo a doña Ana y era rechazado, él le espetaba acusador: *Del cochero que me hirio/ se habla mal, y mal sospecho,/ que tal brío en bajo pecho,/ de tus favores nació.* Como contraste se ofrecía al cochero-caballero galanteando, pues la ficción de la suplantación hacía posible lo que era impensable en la vida cotidiana:

Ana. ¿Tierno sois?

Duque. ¿Es contra ley?

*Alma tengo como el rey;
Aunque este oficio profeso,
no huyo de amor los males,
que si por ellos no fuera
yo os juro que no estuviera
cubierto destos sayales.*

Ana. Pues qué, ¿son disfraz de amor
Por infanta pretendida?

Duque. Puede ser.

Ana. ¡Bien por mi vida!

El cochero tiene humor.

Ruiz de Alarcón, *Las paredes oyen*, pp. 65, 67-68, 78-79, 87-89, 90-95, 98, 106-107 y 120-121. Para el cochero que mantenía relaciones con su señora recuérdese el refrán *Apretá para Gueska*:

saliendo una dama a pasear por el kanpo en un coche, sola kon su kochero, ke era un buen mozo montañés, i por algún konozimiento se entró kon ella en el coche, i hablando en kosas, dixo él: "Ke haremos?" Ella, por traerle a su amor, respondió: "Apretá para Gueska", kon dos sentidos, komo ke dezia al kochero ke giase para kasa, i al montañés, ke se azerkase a ella, ke iva en la parte hazia Gueska; ke si no era lerdo, devia entenderla i kiza lo haria,

Correas, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, p. 72. También fueron acusadas de ello las busconas, véase el madrigal *A una buscona que andaba siempre en coche, y pedía a todos para dar al cochero*, escrito presumiblemente por Benavente: *por estafa te sirven los cocheros,/ .../ yo sufrir no quiero,/ el santo por quien pides, el cochero,/ que dicen en la villa/ que de cepo le sirve ya su arquilla,/ y aun afirman personas de importancia,/ o que es tu amigo, o partes la*

2. 3. 3. *El cochero honroso*, de Andrés de Prado

Cuatro décadas más tarde, se proponía un discurso similar aunque más extremo, dando muestra de la vigencia de esas cuestiones. El caballero convertido por accidente de cochero¹⁶⁷ no perdía sus atributos, de forma que aunque andara vestido con la librea, el *disfraz*, no se borraba *la calidad de su sangre oculta, que el oro aunque cubierto de la materia terrestre siempre por algún lado descubre sus quilates* y como buen criado, *jamás le vieron acompañado con los de su oficio, ni ocupado en sus acostumbrados divertimentos*. Mientras trabajaba, Bernabé enamoraba a Florinda la criada de Matilde, que le recriminaba que un cochero pudiera *arrastrar la voluntad de una doncella* como ella. Pero pronto la propia Matilde comprobaba su verdadera valía. Una tarde, decidida a *cumplir su apetito*, salía al Prado a encontrarse con Enrique, su antiguo pretendiente. Este entraba en el coche encubierto, mientras la señora ordenaba a Bernabé que parara y aguardara *desviado*. De pronto aparecía el marido de Matilde, Alejandro, que paseaba por allí. Bernabé, decidido, como buen caballero y también como buen cochero, a favorecer a su ama en el difícil trance, le aseguraba que había dejado a su señora en una visita y con decisión y valentía, le impedía comprobar quien se hallaba en el interior del carruaje, convenciéndole de que se trataba de dos individuos que discutían negocios de importancia¹⁶⁸. El suceso ponía de relieve el valor y la fidelidad de Bernabé, desde

ganancia, Benavente, *Madrigal*, en Ch. Andrès, *Quiñones de Benavente. Entremeses*, pp. 243-244.

¹⁶⁷ Don Rodrigo, noble granadino que malgastaba su hacienda en correrías juveniles, se iba a Madrid arruinado. Allí, un familiar de su padre, secretario del Consejo real, le negaba su ayuda. Rodrigo cambiaba de nombre y status y se convertía en Bernabé, el cochero de don Alejandro, recién llegado de las Indias. Alejandro se casaba con Matilde, que le empezaba a engañar con un antiguo pretendiente, Enrique, engaños que conocía y facilitaba Bernabé como cochero. Entretanto, fallecía el secretario del Consejo, que dejaba en su testamento como único heredero al padre de don Rodrigo. Enterado éste, daba a conocer su identidad a Enrique, abandonaba el oficio de cochero volviendo a su status nobiliario y se casaba con la hija de don Enrique, Andrés de Prado, *El cochero honroso* en *idem*, *Meriendas del ingenio y entretenimientos del gusto*, 1663, BNM R. 13276, pp. 1-44. Véase también, E. Rodríguez, *Novela corta marginada del siglo XVIII español. formulación y sociología* en José Camerino y Andrés de Prado, Valencia, 1979, *pasim*.

¹⁶⁸ Bernabé espetaba a su amo: *si v. m. ha de ver quien son, primero ha de quitarme la vida... que no se ha de decir que habiéndose fiado, no siendo en descrédito de v.m. no he sabido cumplir con lo que se debe aquellos a quien se hace confianza, que por cochero de v.m. sé cumplir con las obligaciones que a mi propio me debo*.

entonces muy apreciado por Matilde y Enrique, pero también por Alejandro, sorprendido por la entereza y la decisión de su criado. Al retornar todo a su estado natural, Enrique se enteraba de la verdadera personalidad de Bernabé, ordenando antes que nada que –dando coherencia al ser y el parecer, el rango y la forma- este *mudara traje* dejando su condición de cochero y se despidiera de Alejandro. Rodrigo reaparecía de vuelta de su tierra con su aspecto natural; vestido con *una lucida gala, que don Enrique le tenía prevenida, manifestandose ya caballero quien el día antes había pasado plaza de cochero*¹⁶⁹. Durante la boda de Rodrigo con Serafina, hija de Enrique, Rodrigo era reconocido por Matilde y Florinda, pero Enrique les aseguraba que era un caballero granadino de gran nobleza¹⁷⁰. Vuelto el orden y la armonía, la caída en la cochería por parte de Rodrigo se manifestaba como una suerte de rito de paso del que este salía purificado y su nobleza, reforzada, pero al mismo tiempo, su figura proponía y reivindicaba al cochero fiel, maestro en su oficio y obediente a su señor ante cualquier circunstancia¹⁷¹.

2. 3. 4. Los riesgos que tiene un coche, de Antonio Hurtado de Mendoza

El criado Gonzalo era obligado a hacerse pasar por cochero por su amo Alonso, que quería con su ayuda conquistar el amor de Gerarda¹⁷². En esta ocasión

¹⁶⁹ La metamorfosis implicaba también al vehículo: *honróle Don Henrique con su carroza, y en ella fueron juntos hasta Palacio.*

¹⁷⁰ Por los mismos lances, pasó Alejandro, *reconociendo al que había tenido por cochero en posesión de persona ilustre, y lo que mas fuerza le hacia a creer era el mismo, fue acordarse del lanze del Prado, pero disimulaba, por verlo tan cortejado de Don Enrique, y casado con su única heredera,* A. de Prado, *El cochero honroso*, pp. 6, 10, 31-32, 34-35 y 43-44.

¹⁷¹ En este caso a su señora, no se olvide que Alejandro era un indiano.

¹⁷² Antonio Hurtado de Mendoza, *Los riesgos que tiene un coche*, fs. 116-136, de aquí las citas. Alonso deseaba convertir a su criado Gonzalo en cochero de Octavio, indiano rico de cuya hermana, Gerarda, se había enamorado. Mientras este entraba a ejercer e oficio, colisionando con Hernando que lo hacía de lacayo, aparecía en la corte Ángela, dispuesta a conquistar a Alonso, de quien estaba enamorada mientras vivía en Granada. Sabedora de que Alonso se había enamorado de Gerarda, decidía impedir esos amores haciéndose pasar por Lucía, esposa del cochero Gonzalo y presentándose en casa de Octavio, que se enamoraba de ella. Gonzalo dejaba entrar ocultamente en la casa a Alonso para que se citara con Gerarda. Ángela se declaraba a Alonso, pero éste le rechazaba, recomendándole que se casara con Octavio, que, aprovechando que su marido era un cochero, quería seducirla. Las peripecias proseguían hasta que Ángela lograba sus deseos.

no brillaban los atributos del caballero por contraposición a los del cochero, pero si se apreciaba una evolución positiva del criado en su nuevo oficio (aunque seguía siendo incapaz para el amor¹⁷³). Inicialmente, Gonzalo se negaba a ejercer de cochero¹⁷⁴ y al comenzar se topaba con sus malos modos¹⁷⁵, pero al poco, ya daba muestras de su adaptación al oficio y a las dificultades de la tercería¹⁷⁶, dejando entrar en la casa, como buen cochero alcahuete, a don Alonso para que se viera con Gerarda, motivo que provocaba tensiones con otros criados¹⁷⁷. Todos los episodios mostraban los

¹⁷³ Cuando Ángela se presentaba en la corte como Lucía, mujer de Gonzalo, Octavio empezaba a pretenderla, sorprendido de la discreción de *la cochera*, en realidad, una dama aunque él lo ignorara. Octavio conseguía echar a Gonzalo y lograr que Ángela permaneciera en la casa después de un altercado entre ambos, en el que se subrayaba su incapacidad para actuar como marido ante los otros. El nuevo cochero, Hernando, antes lacayo, también se enamoraba de Ángela y le proponía separarse de su marido, nueva burla a su status de esposo.

¹⁷⁴ *Mi señor/ hacerme mal quisto quiere,/descortes, descomedido,/ de todos mal recibido:/ y porque me desespere,/ quiere (quien mi suerte iguala?)/ para mas afrenta, y pena,/ que no oiga palabra buena,/ ni haga accion que no sea mala./ Quiere que en la desvergüenza/ funde yo mi cortesía,/ y que ande todo el día,/ por la Corte a la vergüenza./ Hacerme quiere alcahuete,/ con capa de soy mandado,/ y no llevando recado,/ ni menos dando billete./ Quiere (en esto repara)/ que sea (o fortuna fiera!)/ objeto de quien te diera,/ quien te cortara la cara!/ Y en fin con necio capricho,/ para que me desespere,/ hacerme cochero quiere,/ que es cifra de cuanto he dicho,/ yo resisto, y sufrir quiero/ de su daga el filo airado,/ que es mejor morir de honrado,/ que no morir de cochero. Gonzalo aconseja a su amo que, ahorrando de tercero,/ das muestras de mas amor,/ disfrazandote, señor,/y haciendote tu cochero.*

¹⁷⁵ Yendo Gonzalo a casa de Octavio a solicitar el puesto de cochero, tenía un altercado con Hernando, que también buscaba señor:

Floro. *Usase en vuestro pais,
que los que van a buscar amos
la atropellan tan groseros?*

Gonzalo. *No ves que somos cocheros,*

.....

Hernando. *Sabéis a quien enojáis?
que os guardéis os aviso.*

Gonzalo se mofaba de su pretensión: *...y me avisais/ muy enojado, me guarde/ de vos? pues aquí lo infiero,/y es consecuencia precisa,/ que hombre cortés y que avisa,/no puede ser buen cochero.*

¹⁷⁶ *Que a Gerarda habías de hablar/supe, y a fuer de cochero,/ estudioso y verdadero,/(que también se ha de estudiar,/para usar la tercería)/porque acaso no viniera,/y hablando a los dos cogiera,/como acontecer podía,/por ser a tu amor propicio,/darle quise tras carton,/que también aquesta acción/es parte de aquesta oficio.*

¹⁷⁷ Hernando se percataba de que alguien había entrado en la casa y acusaba a Gonzalo de ser un espía de alguna *esquadra de ladrones* que pretendían robarles. También Floro, el criado de Octavio, dudaba de Ángela, que se había presentado como Lucía, la mujer del cochero Gonzalo: *Porque ver que en hora y media/ tuvieses cochero, y luego/ al punto en su casa mesma/ hallases al gentilhombre,/*

problemas entre los diferentes criados encargados de cuidar de sus señores y ponía de manifiesto que sólo el buen ejercicio del oficio, les permitía salir airoso de sus funciones.

y que una mujer tan bella,/ como Lucía, a buscar/ un hombre tan tosco venga,/ diciendo que es su marido?/ por Dios que todos son señas,/ para los tiempos que corren,/ (echemoslo a parte buena)/ que me han dado que pensar.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

AA. VV., *Actas de las IV Jornadas de investigación interdisciplinaria, Ordenamiento jurídico y realidad social de las mujeres. Siglos XVI a XX*, Madrid, 1986.

AA. VV., *Felipe II y el Mediterráneo*, Madrid, 1999.

AA. VV., *La década de oro de la comedia española. 1630-1640*, Almagro, 1997.

AA. VV., *Las Relaciones de sucesos en España (1500-1750)*, Alcalá, 1996.

AA.VV., *Actas de las IV Jornadas de investigación interdisciplinaria, El uso del espacio en la vida cotidiana*, Madrid, 1986.

AA.VV., *Curso de conferencias sobre la política africana de los Reyes Católicos*, Madrid, 1953.

AA.VV., *El Banco de España. Una historia económica*, Madrid, 1970.

AA.VV., *El Madrid de Velázquez y Calderón. Villa y Corte en el siglo XVII*, Madrid, 2000, 2 vols.

AA.VV., *Estado actual de los estudios sobre el Siglo de Oro*, Salamanca, 1993.

AA.VV., *Historia de las mujeres en Europa occidental*, Madrid, 1998, T. III

AA.VV., *Historia de las mujeres en Occidente*, Madrid, 1992, T. I.

AA.VV., *Homenaje al profesor Antonio Bonet Correa*, Madrid, 1994

AA.VV., *Homenaje al profesor Antonio Vilanova*, Barcelona, 1989.

AA.VV., *La burguesía española en la Edad Moderna*, Valladolid, 1996, 4 vols.

AA.VV., *La fête, la cérémonie, le rite*, Granada, 1990.

AA.VV., *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Madrid, 1998.

AA.VV., *Les mediations culturelles (domaine ibérique et latino-américain)*, Paris, 1989.

AA.VV., *Les traités de savoir-vivre en Espagne et au Portugal du Moyen Age á nos jours*, Clermont-Ferrand, 1995.

AA.VV., *Los instrumentos musicales en el siglo XVI*, Ávila, 1997.

AA.VV., *Monstruos y seres imaginarios en la Biblioteca Nacional*, Catálogo de la exposición, Madrid, 2000.

AA.VV., *Resumen histórico del urbanismo en España*, Madrid, 1968.

AA.VV., *Tirso de Molina: del Siglo de Oro al siglo XX*, Madrid, 1995.

Academia, a que dio asunto la religiosa y católica acción, que el rey nuestro señor (Dios le guarde) ejecutó el día 20 de enero deste año de 1685 encontrando un sacerdote en el campo, que llevaba el viático a un enfermo, a quien acompaño a pie, haciendole entrar en su coche hasta la iglesia de San Marcos, BNM VE 125-5.

Actas de las Cortes de Castilla, Madrid, 1861-1991, 60 vols.

Actas de las Cortes de Navarra, Pamplona, 1993.

Actas del I Simposio Internacional de Emblemática, Teruel, 1994.

Acuña, Hernando de, *El caballero determinado*, BNM R 10359.

Aguado de los Reyes, J., *Riqueza y sociedad en la Sevilla del siglo XVII*, Sevilla, 1994.

Aguilar Piñal, F., "Problemas del transporte madrileño en el siglo XVIII", *AIEM*, 1973, t. IX..

Agustín Tarrega, F., *El prado de Valencia*, 1588, J. L. Canet Valles, Londres, 1985.

Aierdi, Joaquim, *Dietari. Notícies de València i son regne, de 1661 a 1664 i de 1667 a 1679*, edición de V. Josep Escartí, Barcelona, 1999.

Albardonero Freire, A.J., *El urbanismo en Sevilla durante el reinado de Felipe II*, Sevilla, 2002.

Alcalá y Herrera, Alonso de *La carroza con las damas*, incluida en su obra *Varios efectos de amor en once novelas ejemplares*, BNM, R 31611.

Alciato, *Emblemas*, ed. M. Montero Vallejo, Madrid, 1975.

Alemán, Mateo, *Guzmán de Alfarache*, 1599, edición de F. Rico, Barcelona, 1983.

Alenda y Mira, G., *Relaciones de solemnidades y fiestas públicas de España*, Madrid, 1903, 2 vols.

Almansa y Mendoza, *Relacion de, capitulaciones de los señores Marqueses de Toral, y boda del señor Condestable de Castilla, mascara, y acompañamiento de su Magestad*, Simón Díaz, *Relaciones*.

Alonso Cortés, N., *La muerte del conde de Villamediana*, Valladolid, 1928.

Alonso Hernández, J.L., *Léxico del marginalismo del Siglo de Oro*, Salamanca, 1976.

Alonso Maluenda, Jacinto, *Bureo de las Musas del Turia y Tropezón de la risa*, edición de E. Juliá Martínez, Madrid, 1951, vol. II.

Alonso Maluenda, Jacinto, *Cozquilla del gusto*, E. Juliá Martínez, I, Madrid, 1951.

Alvar Ezquerro, "Corte y ciudad. Miedos y regocijos en Madrid: 1601-1606" AA.VV., *Las sociedades ibéricas y el mar*, vol. I.

Alvar Ezquerro, A., "La Junta de Reformación de Felipe II: rezar por el Rey y reorganizar la sociedad", en P. Fernández Albaladejo (Coord.), *Monarquía, imperio y pueblos en la España Moderna*, Alicante, 1997.

- Alvar Ezquerro, A., "Mitificación real y ejercicio del poder. Felipe II y sus obispos hacia 1575", en E. Martínez Ruiz, (Dir.), *Madrid, Felipe II y las ciudades de la Monarquía*, Madrid, 2000, vol. III.
- Alvar Ezquerro, A., *El nacimiento de una capital europea. Madrid entre 1561 y 1606*, Madrid, 1989.
- Alvar Ezquerro, A., *Felipe II, la corte y Madrid en 1561*, Madrid, 1985.
- Alvar Ezquerro, Alfredo, "Espacios sociales en el Madrid de los Austrias", *El Madrid de Velázquez...*, vol. I.
- Álvarez Barrientos, J., "Literatura y legislación sobre coches en el Madrid del siglo XVIII", *AIEM*, 1985, t. XXII.
- Álvarez de Miraval, B., *La conservación de la salud del cuerpo y del alma*, 1601, BNM R 7324.
- Álvarez del Palacio, E., "El ejercicio físico en la obra de Cristóbal Méndez, médico y humanista: referencia a la mujer y a las monjas", en Francisco R. de Pascual (ed.) *Humanismo y Císter*, León, 1996.
- Álvarez Nogal, C., *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos (1621-1665)*, Madrid, 1997.
- Álvarez, Vicente, *Relación del camino y buen viaje que hizo el príncipe de España don Phelipe nuestro señor, año del nascimiento de nuestro salvador y redemptor Jesuchristo de 1548 años, que passo de España en Italia, y fue por Alemania hasta Flandres donde su padre el Emperador y rey don Carlos nuestro señor estava en la villa de Bruselas, 1551*, en Juan Christoval Calvete de Estrella, *El felicísimo viaje del muy alto y muy poderoso príncipe don Phelipe*, edición de Paloma Cuenca, Madrid, 2001.
- Álvarez-Ossorio Alvaríño, Antonio, "Virtud coronada: Carlos II y la piedad de la Casa de Austria", en P. Fernández Albaladejo, J. Martínez Millán y V. Pinto, (eds.) *Política, religión e inquisición en la España Moderna*, Madrid, 1996.
- Álvarez-Ossorio Alvaríño, Antonio, "Leyes suntuarias y circulación de élites: el consumo suntuario frente a la sociedad estamental (siglos XVI-XVII)", en *I Congreso de Jóvenes geógrafos e Historiadores*, Sevilla, 1995.
- Álvarez-Ossorio Alvaríño, Antonio, "Rango y apariencia. El decoro y la quiebra de la distinción en Castilla (ss. XVI-XVIII)", *Revista de Historia Moderna*, 17, 1998-1999.
- Álvarez-Ossorio Alvaríño, Antonio, "El favor real: liberalidad del príncipe y jerarquía de la república (1665-1700)", en Chiara Continisio y Cesare Mozzarelli, *Repubblica e virtù. Pensiero político e Monarchia Cattolica fra XVI e XVII secolo*, Roma, 1995.
- Alzieu, P., Jammes, R. e Lissorgues, Y., *Floresta de poesías eróticas del Siglo de Oro*, Toulouse, 1975.
- Allard, Jeanne, "Les règles de l'etiquette a la cour des Habsbourg d' Espagne. XVIe-XVIIe siècles", en *Les traitès de savoir-vivre...*
- Alloza, Angel, *La vara quebrada de la justicia. Un estudio histórico sobre la delincuencia madrileña entre los siglos XVI y XVIII*, Madrid, 2000.

- Amalio Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, Madrid, 1941, 2 vols.
- Amezúa y Mayo, A. G. de, "las primeras ordenanzas municipales de la villa y corte", *RBAM*, 1926.
- Amezúa, A. G. De, *Isabel de Valois reina de España*, Madrid, 1949, 3 vols.
- Amezúa, A. G. de, *Epistolario de Lope de Vega Carpio*, Madrid, 1941, 3 vols.
- Amezúa, Agustín G. de, *La vida privada española en el protocolo notarial*, Madrid, 1950.
- Amezúa, Agustín G. de, *Lope de Vega en sus cartas*, Madrid, 1935.
- Amezúa, G. de, *Lope de Vega en sus cartas*, Madrid, 1935.
- Amorós i Gonell, Frances (ed.), *Correspondència diplomàtica de Joan Francesc Rossel, 1616-1617. Una crònica de la cort de Felipe III*, Barcelona, 1992.
- Andrés Díaz, R. de, "Las "entradas reales" castellanas en los siglos XIV y XV, según las crónicas de la época", *En la España Medieval*, IV, 1984.
- Andrés Díaz, R. de, "Las fiestas de caballería en la Castilla de los Trastámara", *En la España Medieval*, V, 1986, vol. I.
- Andrés, Ch., *Luis Quiñones de Benavente. Entremeses*, Madrid, 1991.
- Andrés, G. de, "Ordenación urbanística de Madrid dada por Felipe II en 1590", *AIEM*, 1976.
- Andrés, Gabriel, "Relaciones extensas de fiestas públicas...", Lopez Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*,
- Andrino Hernández, M., "La presencia notarial en el Madrid de los Austrias", en A. Eiras Roel (coord.), *Historia y documentación notarial en el Madrid del Siglo de Oro*, Guadalajara, 1992.
- Ángeles, Fr. Juan de los, *Consideraciones sobre el Cantar de los Cantares*, 1607, *NBAAEE*, t. XXIV.
- Anónimo, *Relacion de la entrada de sus magestades en Madrid, el domingo 26 de octubre de 1599 y de las fiestas y señores que se hallaron a ellas*, BRAHM, 9-3764
- Anónimo *Relación de la salida de su Magestad de la villa de Madrid Sabado 18 de Enero 1585*, Alenda, *Relaciones*.
- Anónimo, *Relación de la entrega de la reina nuestra señora en Roncesvalles*, 1560, F.R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1896.
- Anónimo, *Salida en publico, a cavallo, del rey nuestro señor Don Carlos, que Dios guarde, a dar gracias al Real Convento de Nuestra Señora de Atocha el Lunes 8 de Noviembre de 1683*, BNM VE 140-17.
- Anónimo, *Aplauso panegyrico que celebra la segunda accion de nuestro Catolico Monarca Don Felipe Quinto (que Dios guarde.)*, BNM R 39629/14.

Anónimo, *Aplausos christianos de nuestro gran monarca rey señor D. Felipe V. (que Dios prospere) en la religiosa, real, y catolica accion, que executo el sabado cinco de marzo, acompañando a pie a un sacerdote, que bolvia con el viatico a la parroquial de S. Sebastian, 1701, BNM R 39629/13.*

Anónimo, *Aqui se contienen unos esdrújulos por los que se canta al Prado de San Gerónimo, de la partida del Rey nuestro señor Felipe III, y la reina nuestra señora doña Mariana de Austria, del Escorial, entrada en el Pardo, y el Real Retiro de esta Corte, y fiestas que en el se han hecho y parabién que se les da de las dichas bodas, 1649, BNM Mss. 3912.*

Anónimo, *Avisos de Madrid, 1620-1621, BNM Mss. 18656/44.*

Anónimo, *Carta escrita de la corte de Francia a 24. de junio 1679. en que viene Relacion de la magnifica, y pompossima Entrada, que hizo en Paris el Excelentissimo señor Marques de los Balbases, Embajador Extraordinario de Su Magestad al Rey Christianissimo, BPR III/6527 (7).*

Anónimo, *Casos notables de la ciudad de Córdoba, ca. 1618, edición de Montilla, 1982.*

Anónimo, *Copia de una carta escrita a un caballero de Sevilla, de la salida que el Duque de Arcos hizo a besar la mano a Su Magestad, al Castillo de la Monclova, Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *Copia de una relacion corriente y el uso, escrita a un Señor, por un curioso de esta Corte, en que le refiere lo fantastico y verdadero, en los trages, y adornos della. Notanse las faltas, y las sobras; en quanto unos gastan, lo que no tienen, y otros tienen lo que no gastan, s. a., en Simón Díaz, Fuentes.*

Anónimo, *Delicias de Apolo, recreaciones del Parnaso, por las tres musas Urania, Euterpe y Caliope, Sánchez Alonso, Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña....*

Anónimo, *Descripcion de la augusta felicissima venida a esta imperial villa de Madrid los catolicos reyes D. Carlos II y Doña Maria Luisa de Borbon su digna Consorte, 1679, BNM VE 113-22.*

Anónimo, *Descripcion de la pompossima entrada que a 14. de setiembre del presente año 1679. hizo el Excelentissimo señor Duque de Pastrana, y Francavilla, Principe de Melito, Conde de Saldaña... & Embajador Extraordinario de Su Magestad, al Señor Rey Christinissimo, BPR III/ 6527 (3).*

Anónimo, *Descripcion del magestuoso aparato, con que se celebó el Bautismo del Principe Don Carlos Joseph, nuestro señor (que Dios guarde) el Lunes 21 de Noviembre de 1661, en E. Varela Hervías, Gazeta Nueva 1661-1663. (Notas sobre la historia del periodismo español en la segunda mitad del siglo XVII, Madrid, 1960.*

Anónimo, *El orden con que salio de Madrid la cavalleriza del Rey la via de Valencia, BRAH, Jesuitas, CV, 44.*

Anónimo, *El pendon que se alçó por su mag. en la villa de Madrid a onze de octubre de 1598, citado por Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *El recebimiento que la Universidad de Alcala de Henares hizo a los Reyes ... cuando vinieron de Guadalajara tres días despues de su felicísimo casamiento*, 1560, Amalio Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, Madrid, T. I.

Anónimo, *Entrada de Don Juan de Mendoza, Marques de la Hinojosa, Embaxador Extraordinario, en Inglaterra*, 1623, en Polanco Romero, *Relaciones del siglo XVII*.

Anónimo, *Entrada de la Reyna en Madrid*, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *Entrada de los Cardles Avila y Guavara en S. lorenço*, BRAH Jesuítas, CV, 47.

Anónimo, *Entrada del Rey D. Phelipe 5º a cavallo*, 1701, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *Entrada publica del marques de los Balbases en Lisboa a pedir a la princesa Dª Maria Barbara de Portugal, para esposa del Real Principe de Asturias D. Fernando*, 1728, en Mª del Mar Lozano Bartolozzi, *Fiestas y arte efímero en Badajoz en el siglo XVIII*, Cáceres, 1991.

Anónimo, *Entrada que hizo el señor Embaxador de Alemania, el día 7 de noviembre deste año de 1683*, Mª Cristina Sánchez Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña*, Madrid, 1981.

Anónimo, *Entrada suntuosa en la corte de Madrid el Duque de Umena, Embaxador, y Grande de Francia, por los Christianissimos Reyes della, para el efecto de los dichosos casamientos...*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Entremés de los coches de Sevilla*, BNM T 25896.

Anónimo, *Feliz y deseado arribo de la Reina*, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *lomada del Rey nuestro señor don Felipe tercero deste nombre al Reyno de Portugal, a coronar al Principe Don Felipe su hijo...*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Jornada de S.M. Felipe III y Alteza la Infanta Doña Isabel, desde Madrid, a casarse, el Rey con la reina Margarita, y su Alteza con el Archiduque Alberto*, BNM Mss. 2346.

Anónimo, *Jornada de Valencia*, BNM, Mss. 7475.

Anónimo, *La jornada que el cardenal Arçobispo de Sevilla mi señor prosigue de Madrid a Valencia*, Simón Díaz, *Relaciones*.

Anónimo, *Las joyas de oro y piedras y Plata de servicio, Bestidos y adereços del marques Duque de Escalona lleva a Villaviçiosa para el efecto de su casamiento*, s.a., AHN Fías 21/2.

Anónimo, *Las vistas del rey de Portugal y el de Castilla en Nuestra Señora de Guadalupe, año 1576, diciembre*, en F. R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*.

Anónimo, *Libro de Alexandre*, edición de Jesús Cañas, Madrid, 1988.

Anónimo, *Noticias de Madrid desde el año de 1636 hasta el de 1638*, edición de A. Rodríguez Villa, *La corte y monarquía de España en los años de 1636 y 37*, Madrid, 1886.

Anónimo, *Nueva relacion de las luminarias y fuegos de toda la Corte, y plaça de Palacio y de la moxiganga, y salida que hizo el mismo día el Excelentissimo Almirante de Castilla, con la grandeza y acompañamiento que llevó y la venida de la flota y galeones, 1649, BNM Mss. 3912.*

Anónimo, *Primera parte de la relacion de los reales desposorios y magestuosos aparatos con que su Magestad (Dios le guarde) se ha servido hacer jornada a la provincia de Gipuzcoa, a entregar a la Serenissima Señora Doña Maria Teresa Bibiana de Austria, su hija, al Christianissimo Luis Decimoquarto de Francia su esposo, Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *Relacion cierta y verdadera del suceso que ubo en la ceremonia del Juramento del principe don Fernando hijo del Rey don Felipe nro. Sr., BNM Mss. 18716/ 18 f. 129.*

Anónimo, *Relación de la embaxada del Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia, BNM VE 60-98.*

Anónimo, *Relacion de la embaxada, y solenne recebimiento que se hizo en la Villa de Madrid a Pablo de Altariba, Conseller en Cap, y Embaxador de la muy insigne, rica y leal Ciudad de Barcelona, en la Corte del, invictissimo Rey y Señor nuestro don Felipe IIII, Simón Díaz, Relaciones.*

Anonimo, *Relacion de la entrada de su magestad en Barcelona, Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *Relación de la entrada de sus magestades en Madrid, el domingo 26 de octubre de 1599, Simón Díaz, Relaciones.*

Anónimo, *Relacion de la entrada del duque de Savoya en Madrid y del Recivimiento que su Magestad y el Principe nuestro señor le hicieron Jueves en la tarde dia de San Marcos a 25 de habril de 1591, Simón Díaz, Relaciones.*

Anónimo, *Relación de la entrada en París del Excelentissimo señor Condestable de Castilla, y Leon, Embaxador Extraordinario del Rey Catholico al Christianissimo, y su Audiencia en Versailles, 1701, AHN Nobleza Frías Caja 62/44.*

Anónimo, *Relacion de la entrada que hizo nuestro señor don felipe tercero deste nombre, en la villa de Madrid..., BRAHM, 9-425 (42).*

Anónimo, *Relacion de la entrada que hizo en Madrid el duque de Neoburs, 1621, Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *Relacion de la forma en que salio desta Corte, e Imperial Villa de Madrid el Excelentissimo Sr Marques de Velada, y Astorga, Mayordomo Mayor de la reyna nuestra señora D. Maria Luisa de Borbón, en 26 de Setiembre deste año 1679. llevando la Real Casa de su Magestad al Viaje de Irun, por la Reyna nuestra Señora, BNM R 24575.*

Anónimo, *Relación de la iornada que hizo a España el excelentissimo señor Principe Duque de Montalto, quando vino por virrey, y capitan general del reyno de Valencia, el año M.DC.LII, Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *Relacion de la Jornada de las entregas de las Serenissimas Señoras Doña Ana Reyna de Francia, y Doña Isabel Prinçesa de España, hechas en los meses de Otubre y Noviembre de este año de 1615, BNM, Mss. 2348.*

Anónimo, *Relacion de la Jornada que la Condessa de escalante hizo a la Ciudad de Vitt.^a a bessar la mano a su mag.d, Alenda, Relaciones.*

Anónimo, *Relación de la partida que hizo el conde de Oñate... para la raya de Aragón... a recibir allí, acompañar y traer a la dicha Corte al ...* Legado, 1626, Sánchez Alonso, *Impresos de temática madrileña...*

Anónimo, *Relación de la salida de su Magestad de la villa de Madrid Sabado 18 de Enero 1585*, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion de las capitulaciones que se hicieron para el casamiento de su Magestad del Rey de Francia con la Serenissima Infanta de Castilla, Doña Ana de Austria... en el Real Alcaçar de la villa de Madrid... en 22 de agosto de 1612*, BNM 2352.

Anónimo, *Relacion de lo que paso en la solemnidad del Juramento del Principe Don Fernando nuestro Señor...*, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion de un Sacerdote Ingles escrita a Flandes... de la venida de su Magestad a Valladolid, y al Colegio de los Ingleses, y lo que allí se hizo en su recebimiento*, cfr. Zarco Cuevas, *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo el Real de El Escorial*, Madrid, 1924, IV.

Anónimo, *Relacion de un torneo celebrado en Valladolid con ocasión de la boda del Principe don Felipe con la Infanta doña María de Portugal*, ca. 1544, en A. Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, T. I.

Anónimo, *Relaçion del ajuste de las capittulaçiones y desposorios que se zelebraron en la Ciudad de Luçena enttre la exma. Sra. Da. cathalina Anttonia de Aragon y el exmo. Ssr Dn Juan Françisco de la zerda, hijos de los exmos. Duque de Alcala y de Segorve*, s. a. BNM, Mss, 1440.

Anónimo, *Relacion del bautizo del principe don Fernando*, Simón Díaz, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion del desposorio que se celebró en la Cyudad de Burgos entre la serenissima Infanta de España Doña Ana y el Christianissimo Principe Luys de Francia*, BNM Mss. 2348, f. 193r.

Anónimo, *Relación del gran recibimiento que ... Felipe IV hizo al Príncipe de Gales... y Entrada en público del Príncipe Carlos de Inglaterra en la Corte de Madrid*, Simón Díaz, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion del juramento del principe don Felipe*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion del Juramento del Principe nuestro señor don felipe tercero de este nombre, en el su Real monesterio de san Jheronimo de la Villa de Madrid*, RAHM, 9-426.

Anónimo, *Relacion del juramento del serenissimo Principe de Castilla don Felipe quarto deste nombre*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion del recevimiento y fiestas que se an hecho a su Magestad, en la ciudad de Sevilla, desde jueves posterero de febrero hasta martes cinco de março, deste año de 1624*, en J. Polanco Romero, *Relaciones del siglo XVII*, Granada, 1926.

Anónimo, *Relación del viaje de Conde de Lemos a Roma, 1600*, en F. R. de Uhagón, *Relaciones de los siglos XVI y XVII*.

Anónimo, *Relación del viaje de don Manuel Diego López de Zúñiga a la Corte, 1668*, AHN Osuna, Leg. 244/2 nº 3/22.

Anónimo, *Relacion del viaje que hizo a Roma el Condestable de Castilla*, F.R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*.

Anónimo, *Relacion muy verdadera del recebimiento y fiestas que le hizieron en Inglaterra a don Juan de Tassis, conde de Villamediana, Embaxador extraordinario de su Magestad del Rey...*, 1603, RAH 9-3675-31.

Anónimo, *Relacion pronta de la salida que hizo su Magestad (que Dios guarde) a las Fronteras de Portugal, el día quatro de março de este año de 1704*, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion verdadera de las salidas que hizo su Magestad en publico los días que se detuvo en la insigne Ciudad de Barcelona*, 1632, BNM VC/ 118/62.

Anonimo, *Relacion verdadera de todo lo sucedido el día del Bautismo de la serenissima Infanta*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion verdadera del recibimiento que la muy noble y muy más leal ciudad de Burgos ... hizo a la Majestad Real de la Reina, nuestra Señora, doña Ana de Austria ... pasando a Segovia para celebrar en ella su ... casamiento con el Rey don Felipe*, 1571, Amalio Huarte, *Relaciones de los reinados de Carlos V y Felipe II*, vol. I.

Anónimo, *Relacion verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia*, Simón Díaz, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion verdadera en la qual se declara la embaxada que dio el Duque de Umena, y capitulaciones entre España y Francia*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion verissima del efecto, y fin de los conciertos del felicissimo casamiento de la serenissima Infanta de Castilla...*, Simón, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion verdadera, donde se da quenta de la real iomada que executó el Rey nuestro Señor Don Carlos Segundo (que Dios guarde) el día 21. de Octubre deste presente año de 1679. para salir a recibir a la Reyna nuestra señora Doña Maria Luysa de Borbon. Refierese la Grandeza, Magestad; y Aparato Regio que su Magestad lleva, y los Grandes, Titulos, y Cavalleros, que van asistiendo a su Real Persona*, BNM VE 60-105.

Anónimo, *Relación verdadera, en que se da cuenta de la feliz jornada que desde la Imperial Ciudad de Zaragoza ha executado el Rey nuestro señor Don Carlos Segundo (que Dios guarde) en compañía desu Alteza el Serenisimo señor el señor Don Juan de Austria su Hermano. Refierese como se despidio de la Milagrosa Imagen de Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza; y aviendo llegado a esta Corte Sabado por la mañana doze de Junio deste presente año, fue a dar gracias de su dichoso viage a la Soberana Imagen de Nueestra Señora de Atocha, y a la tarde del mismo día passo a Palacio desde el Real Sitio del Retiro*, 1677, BNM Mss. 18400/130.

Anónimo, *Relacion verdadera, y los capítulos de Carta, que escrivieron de Francia... en que dan noticia del despedimiento de Nuestro Rey Phelipe V (Dios le guarde) de su Abuelo el Rey Christianissimo*, Alenda, *Relaciones*.

Anónimo, *Relacion verissima del efecto, y fin de los conciertos del felicissimo casamiento de la serenissima Infanta de Castilla doña Ana Mauricia de Austria, con el muy catolico Ludovico Rey de Francia, decimo tercio deste nombre, cuyas condiciones se firmaron en*

Palacio, a veynte y dos de Agosto, por el duque de Umena, con poderes de su Rey, y por el Duque de Lerma, con poderes del Rey nuestro señor...., Simón, Relaciones.

Anónimo, *Relacion verissima, de el grandioso acompañamiento, y Bautismo, de la Serenissima Princesa, Doña Margarita, Maria, Catalina*, Simón Díaz, Relaciones.

Anónimo, *Relacion y curioso Romance en que se da cuenta de la Grandeza con que se celebrou la Boda del Excelentissimo Señor Conde de Niebla. Los Titulos, y Grandes que assistieron. El Grande aparato que hubo: Ricas Libreas, Carroza, y Silla*, de 1687, Alenda y Mira, Relaciones.

Anónimo, *Relacion y Historia Verdadera que trata de la Jornada que hizo el Rey nuestro señor Don Phellipe Tercero Al Reyno de Portugal haçer Cortes a la Çiudad de Lisboa, y a jurar Al Principe Don Phellipe Quarto nuestro señor*, 1622, en P. Gan Gimenez, "La jornada de Felipe III a Portugal (1619)", *Chronica Nova*, 19, 1991.

Anónimo, *Relación y memoria de la entrada en esta cibdad de Toledo, del rey y reina nuestros señores don Felipe y doña Isabela y del recebimiento y fiestas y otras cosas, año de 1561*, en F. R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*.

Anónimo, *Relación y memoria de la entrada en esta cibdad de Toledo...*, F.R. de Uhagón, *Relaciones históricas de los siglos XVI y XVII*.

Anónimo, *Relassao do Cazamento do Duque de Bargarca Dom Joaõ segundo deste nome com a senhora Dona Luiça Francisca de Gusman filha do Duque de Medina Çidonia e de tudo o que passou na ocazio e seu reçoimento*, 1639, BNM Mss. 18633/53.

Anónimo, *Relación de todo lo subzedido en los casamientos de los Yllmos. Ses. Don Rodrigo y Doña Ana de Mendoza, hija y hermano del Yllmo marqs. de Zenette y Duque del Ynfantado, que se zelebraron en la ciud. de Guadalaxara a 20 de henº de 1582 años*, s.f., BNM Mss. 11268/8.

Anónimo, *Tratado del coche*, de 1796, BNM R 4377.

Anónimo, *Un Devoto de la Congregacion del Glorioso Patriarca S. Felipe Neri, sita en la plaçuela del Angel de Madrid, compadeciendo a los Padres de ella, por las irisiones, y mofas...*, s. a. , Simón Díaz, Fuentes.

Anónimo, *Verdadera y nueva Relacion de la real salida, que hizo en publico nuestro gran Monarca Carlos II...*, BNM R 18932.

Aranda Pérez, F. J., *Poder municipal y oligarquías urbanas en Toledo en el siglo XVII*, UCM, Madrid, 1992.

Arco y Garay, R. del, *La sociedad española en las obras de Cervantes*, Madrid, 1951.

Arco y Garay, R. del, *La sociedad española en las obras dramáticas de Lope de Vega*, Madrid, 1942.

Arellano, I., "La premática de 1620 de Quevedo: Textos e hipótesis", *Revista de Literatura*, 94, 1985.

Arellano, I., Oteiza, B. y Zugasti, M. (eds.), *El ingenio cómico de Tirso de Molina*, Pamplona, 1998.

Ariño, Francisco de, *Sucesos de Sevilla de 1592 a 1604*, Sevilla, 1873.

Armstrong, C.A.J., "The Golden Age of Burgundy", A.G. Dickens (ed.) *The Courts of Europe. politics, Patronage and Royalty*, 1400-1800, Londres, 1977.

Arredondo, M. S., "Pícaras. Mujeres de mal vivir en la narrativa del Siglo de Oro", *Dicenda. Cuadernos de filología hispánica*, nº 11, 1993.

Arribas Arranz, F., *El incendio de Valladolid en 1561*, Valladolid, 1960.

Arrieta Alberdi, J., *El Consejo supremo de la Corona de Aragón (1494-1707)*, Zaragoza, 1994.

Artola, M., *La Hacienda del Antiguo Regimen*, Madrid, 1982.

Asch, R.G. y Birke, A.M. (eds.), *Princes, Patronage and Nobility. The Court at the Beginning of the Modern Age*, Oxford, 1991.

Astete, Gaspar, *Tratado del gobierno de la familia, y estado de las viudas y doncellas*, 1603, BNM R 11207.

Astrana Marín, L., *Epistolario completo de D. Francisco de Quevedo-Villegas*, Madrid, 1946.

Astrana Marín, L., *La vida turbulenta de Quevedo*, Madrid, 1945.

Astrana Marín, L., *Vida ejemplar y heroica de Miguel de Cervantes Saavedra*, Madrid, 1956, 6 vols.

Asztalos, Lajos, "¿Pode ser coche de orixe húngara?", *Verba. Anuario galego de filoloxía*, vol. 21, 1994.

Aubrun, Ch. Vincent, *La comedia española (1600-1680)*, Madrid, 1968.

Avila, Gaspar de, *El familiar sin demonio*, edición de M^a del Carmen Hernández Valcárcel, Gaspar de Ávila, Comedias, Murcia, 1990.

Ávila, Luis de, *Comentarios de la guerra de Alemaña*, 1550, BAE, 24.

Avilés, Luis F., *Lenguaje y crisis: las alegorías de El Criticón*, Madrid, 1998.

Ayala Manrique, Juan F. de, *Tesoro de la lengua castellana En que se añaden muchos Vocablos, Etimologías y advertencias sobre el que escribió el Doctissimo Don Sebastian de Cobarruvias*, (iniciado en 1693), BNM, Mss. 1324.

Ayala-Carcedo, F.J (Dir.), *Historia de la tecnología en España*, Barcelona, 2001.

B. Palomo, Francisco de., *Historia crítica de las riadas y grandes avenidas del Guadalquivir*, Sevilla, 1878, edición de 1984.

Bacasisse, S., Bentley, B., Clarasó, M. y Gifford, D. (eds.), *What's Past is Prologue. A Collection of Essays in Honour of L.J. Woodward*, Edimburgo, 1984.

Balbuena Prat, A., *El teatro español en su Siglo de Oro*, Barcelona, 1969.

Balbuena Prat, A., *Obras completas de Salvador Jacinto Polo de Medina*, Murcia, 1948.

Balbuena, Bernardo de, *Grandeza mexicana*, 1604, edición de J.C. González Boixo, Roma, 1988.

Baltar Rodríguez, J. F., *Las juntas de gobierno en la Monarquía hispánica (siglos XVI-XVII)*, Madrid, 1988.

Bances Candamo. *Obras líricas*, Fernando Gutiérrez, Barcelona, 1949.

Barbazza, Marie-Catherine, "La mujer en el *Vocabulario de Refranes* de Correas: ¿Un discurso de exclusión?", *Revista de estudios extremeños*, 1990, t. XLVI.

Barbeito, Manuel J., *El alcazar de Madrid*, Madrid, 1992.

Baroja, Pío, *Las formas complejas de la vida religiosa*, Madrid, 1985.

Barrio Moya, J. L., "Un intento urbanístico en las inmediaciones del alcázar de Madrid en tiempos de Carlos II", *RBAM*, 11, 1982.

Barriocanal López, Yolanda, *Exequias reales en la Galicia del Antiguo Régimen. Poder ritual y arte efímero*, Vigo, 1997.

Barrionuevo, Jerónimo de, *Avisos*, BAE, 221 y 222.

Beaumatín, Eric, "Fortune littéraire et infortune critique des lipogrammatistes du XVII^e siècle espagnol", en J.C. Chevalier y M-F. Delport, *Mélanges offerts à Maurice Molho*, París, 1988, t.I.

Beltrán, Juan, *Relacion verdadera de la salida que hizo la señora Reyna de Ungria, a 26 de Deziembre, Año de 1629...*, Simón Díaz, *Relaciones*.

Benavente, Cristóbal de, *Advertencias para Reyes, principes y embaxadores*, 1643, BNM R 7283.

Benavente, *Don Satisfecho, el Moño y la Cabellera*, en M. Durán, *Nuevos entremeses*.

Benavente, *El casamiento de la calle Mayor con el Prado viejo*, edición de M. Herrero García, *Madrid en el teatro*, Madrid, 1963.

Benavente, *El enamoradizo*, en Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. II.

Benavente, *El entremés nuevo de Juan Francés*, Cotarelo, *Colección de entremeses*, vol. II.

Benavente, *El murmurador*, en I. Arellano, J. M. Escudero y A. Madroñal, *Luis Quiñones de Benavente, entremeses completos. I Jocoseria*, Pamplona, 2001.

Benavente, *Entremés famoso de las habladoras*, en Cotarelo, *Colección de entremeses...*, vol. II.

Benavente, *Jácara de doña Isabel, la ladrona, que azotaron y cortaron las orejas en Madrid*, en I. Arellano, J.M. Escudero y A. Madroñal, *Luis Quiñones de Benavente, entremeses*.

Benavente, *La capeadora*, en Cayetano Rosell, *Colección de piezas dramáticas, entremeses, loas y jácaras escritas por el licenciado Luis Quiñones de Benavente*, Madrid, 1872, t.I.

Benavente, *La paga del mundo*, en Arellano, Escudero y Madroñal, *Luis Quiñones de Benavente, entremeses completos*.

Benavente, *Las burlas de Isabel*, en Ch. Andrès, *Quiñones de Benavente. Entremeses*,

Benavente, *Los Mariones*, en Deleito y Piñuela, ... *también se divierte el pueblo*,

Benavente, *Entremés de los maldicientes*, en Madroñal Durán, A., *Nuevos entremeses atribuidos a Luis Quiñones de Benavente*, Kassel, 1996.

Benavente, *Madrigal*, en Ch. Andrès, *Quiñones de Benavente. Entremeses*.

Benavente, *Otañez y el fariseo*, en A. Madroñal Durán, *Nuevos entremeses*.

Benevolo, Leonardo, *La ciudad europea*, Barcelona, 1993.

Benigno, Francesco, *La sombra del rey. Validos y lucha política en la España del siglo XVII*, Madrid, 1994.

Benítez Claros, R., *Obras poéticas de don Antonio Hurtado de Mendoza*, Madrid, 1947, 2 vols.

Bennassar, B., *Valladolid en el Siglo de Oro*, Valladolid, 1989.

Bennassar, Bartolomé, "Consommation, investissements, mouvements de capitaux en Castille aux XVIe. et XVIIe. siècles", en *Conjoncture économique, structures sociales. Hommage à Ernst Labrousse*, Paris, 1974.

Berenguer, A., *Madrid en el teatro*, Madrid, 1994, 2 vols.

Bermejo, José, *Glorias religiosas de Sevilla o noticia histórico-descriptiva de todas las cofradías de Sevilla*, Sevilla, 1882.

Bermejo, Virgilio, "En torno a los resortes de la imaginería política en la Epoca Moderna. Numismática y medallística en la iconografía de Felipe II", *Lecturas de historia del Arte*, 4, 1994.

Bermejo, Virgilio, "Princeps ut Apolo. Mitología y alegoría solar en los Austrias hispanos", *Actas del I Simposio Internacional de Emblemática*, Teruel, 1994.

Bermúdez de Pedraza, Francisco, *El secretario del rey*, 1620, f. 1v, edición facsímil de M. Carrión Gútiérrez, Madrid, 1973.

Bernal Rodríguez, M., *Demostraciones que hizo el duque VIII de Medina Sidonia a la presencia de S.M. el rey Felipe IV en el Bosque de Doñana*, Sevilla, 1994.

Bernardo Ares, J.M. de y Martínez Ruiz, E., (eds.) *El municipio en la España Moderna*, Córdoba, 1996.

Bessone, S., Cabrita, C. y Abreu, A., *O Coche dos Oceanos, Conservação e Restauro*, Lisboa, 1998.

- Bessone, Silvana, *O Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, 1993.
- Beyrer, Klaus, (Dir.), *Zeit der Postkutschen*, Karlsruhe, 1993.
- Blasco Esquivias, B., *¡Agua va! La higiene urbana en Madrid (1561-1761)*, Madrid, 1998.
- Blecua, José Manuel, *Francisco de Quevedo. Obra poética*, Madrid, 1970-1971, 3 vols.
- Blecua, José Manuel, *Francisco de Quevedo. Poesía original completa*, Barcelona, 1981.
- Boix, Félix, *El Prado de San Jerónimo. Un cuadro costumbrista madrileño del siglo XVII*, Madrid, s.a.
- Bolaños Donoso, P. y Martín Ojeda, M., *Luis Vélez de Guevara y su época. IV Congreso de Historia de Ecija*, Sevilla, 1996.
- Bolea, Juan de, *Medula literaria de noticias*, 1693, BNM Mss 9489.
- Bomli, P. W., *La femme dans l'Espagne du siècle d'or*, La Haya, 1950.
- Bonet Correa, A., *El urbanismo en España e Hispanoamérica*, Madrid, 1991.
- Bonifaci, Sol, "La premática de los coches", *Estudios*, 9, 1992.
- Bonneville, Henry, "Dos testimonios inéditos de don Juan de la Sal, Obispo de Bona, sobre la vida en Sevilla (1623 y 1626)", AA.VV., *Hommage des hispanistes français a Noel Salomon*, Barcelona, 1979.
- Bonneville, Henry, *Juan de Salinas. Poesías humanas*, Madrid, 1987.
- Bosque, I. y Demonte, V., *Gramática descriptiva de la lengua española*, Madrid, 1999, 4 vols.
- Bottineau, Y., *El arte en la corte de Felipe V*, Madrid, 1986.
- Bottineau, Yves, "A portrait of Queen Mariana in the National Gallery", *Burlington Magazine*, 1955.
- Bouza, Fernando (ed.), *Cartas de Felipe II a sus hijas*, Madrid, 1998.
- Bouza, Fernando, "Crítica al rey en la década de 1570. Rezos y hacienda" en J. Martínez Millán (dir.), *Felipe II...*, vol. II.
- Bouza, Fernando, "Servir de lejos. Imágenes y espacios del *Cursus Honoum* cortesano de la España de los Austrias", A. Vaca Lorenzo, (ed.), *Europa: proyecciones y percepciones históricas*, Salamanca, 1997.
- Bouza, Fernando, *Corre manuscrito. Una historia cultural del Siglo de Oro*, Madrid, 2001.
- Boyagian, J. C., *Portuguese Bankers at the Court of Spain 1626-1650*, New Brunswick, 1983.
- Brancalasso, G. A., *Labirinto de corte con los diez predicamentos de cortersanos*, 1609, BNM R 14521.

Bravo Lozano, Jesús, „Don Francisco de Horcasitas. Las posibilidades de Madrid a fines del siglo XVII“, *Estudios de historia social*, 36-37, 1986.

Bravo Morata, F., *Historia de Madrid*, Madrid, 1970.

Bravo, Francisco, *Avisos de Madrid*, BNM Mss. 18666/67-68.

Brioso Santos, H., *Sevilla en la prosa de ficción del Siglo de Oro*, Sevilla, 1998.

Brioso Santos, H., "Vélez de Guevara y la sátira barroca: el tema de los encochados", en P. Bolaños Donoso y M. Martín Ojeda, *Luis Vélez de Guevara y su época. IV Congreso de Historia de Ecija*, Sevilla, 1996.

Brioso Santos, H., "Una nota socio-histórica a los capítulos 36 y 50 de la segunda parte del *Quijote*", *Anales cervantinos*, t. XXXIV, 1998.

Brioso Santos, H., *Sevilla en la literatura del Siglo de Oro. El sentimiento anticidadano barroco*, Sevilla 1998.

Brochero, Luis, *Discurso problemático del uso de los coches. En que se proponen las conveniencias que tienen y los inconvenientes que causan*, 1626, BNM R12944,

Brown, K., "Doscientas cuarenta seguidillas antiguas", *Críticón*, 63, 1995.

Buchanan, I., „Bacchus and the Planets“ by Jacques Jongelinck“, *Burlinton Magazine*, 1980.

Buendía y Ponce, Francisco de, *Uso y abuso de los coches*, 1773, ARAMS, Leg. 1773.

Buendía, F., *Quevedo. Obras completas*, Madrid, 1978, 2 vols.

Bustamante García, A., *La octava maravilla del mundo. (Estudio histórico sobre el Escorial de Felipe II)*, Madrid, 1994.

Bustamante García, A., "Camino y palacios. Felipe II entre la capital y El Escorial", en *Madrid en el contexto de lo hispánico*.

Bustos Rodríguez, Manuel, *Un comerciante saboyano en el Cádiz de Carlos II. (Las memorias de Raimundo de Lantery. 1673-1700)*, Cádiz, 1983.

Caballero, Diego, *Relacion de la venida de su Magd a Buytrago el mes de mayo de 1601*, AHN Osuna Leg. 1648/6/2.

Cabeza, A., Torremocha, M. y Martín, R., "Fiesta y política en Valladolid. La entrada de Felipe III en el año 1600", *Investigaciones históricas*, 16, 1996.

Cabrera de Córdoba, Luis, *Historia de Felipe II, rey de España*, ed. J. Martínez Millán y C.J. de Carlos Morales, Salamanca, 1998.

Cabrera de Córdoba, Luis, *Relaciones de las cosas sucedidas en la corte de España, desde 1599 hasta 1614, 1621*, (edición de Madrid de 1857).

Cacho Blecua, J. M., "La cueva en los libros de caballerías: la experiencia de los límites", P. M. Piñero Ramírez (ed.) *Descensus ad inferos. La aventura de ultratumba de los heroes (de Homero a Goethe)*, Sevilla, 1995

Cacho, M. Teresa, "Los moldes e Pygmalión (sobre los tratados de educación femenina en el Siglo de Oro)", Iris M. Zavala (Coord.), *Breve historia feminista de la literatura española (en lengua castellana)*, Madrid, 1995, vol. II.

Cagigal e Silva, M. M., *Museo Nacional dos Coches*, Lisboa, 1977.

Calderón, *A secreto agravio, secreta venganza*

Calderón, *Amigo, amante y leal*

Calderón, *Basta callar.*

Calderón, *Bien vengas si vienes solo, I.*

Calderón, *Cada uno para sí.*

Calderón, *Casa con dos puertas mala es de guardar.*

Calderón, *Céfalo y Pocris.*

Calderón, *Cuál es mayor perfección.*

Calderón, *Desvelos de amor y lealtad.*

Calderón, *El acaso y el error.*

Calderón, *El castillo de Lindabridis.*

Calderón, *El encanto sin encanto.*

Calderón, *El escondido y la tapada*

Calderón, *El maestro de danzar.*

Calderón, *El pintor de su deshonra.*

Calderón, *Fuego de Dios en el querer bien*

Calderón, *Guárdate del agua mansa*, edición de I. Arellano y V. García Ruíz, Murcia, 1989.

Calderón, *Hombre pobre todo es trazas.*

Calderón, *La desdicha de la voz.*

Calderón, *La devoción de la cruz.*

Calderón, *La estatua de Prometeo*, edición de M. Rich Greer, Kassel, 1986.

Calderón, *La señora y la criada*, 1636.

Calderón, *Lances de amor y fortuna*

Calderón, *Las armas de la hermosura.*

Calderón, *Mañanas de abril y mayo*, edición de I. Arellano y F. Serralta, Toulouse, 1995.

Calderón, *Nadie fie su secreto*.

Calderón, *No hay cosa como callar*.

Calvet de Magalhães, J., Garret Pinho, E. y Bessone, S., *Embaixada do Marquês de Fontes ao Papa Clemente XI*, Lisboa, 1996.

Calvete de Estrella, Juan Christoval, *El felicísimo viaje del muy alto y muy poderoso príncipe don Phelipe*, edición de Paloma Cuenca, Madrid, 2001.

Calvo Poyato, Jose, "Fiscalidad y sociedad en las Cortes bajo el reinado de Felipe IV", en AA.VV., *Las Cortes de Castilla y León, 1188-1988*, Valladolid, 1990, vol. I.

Calvo Poyato, José, *Así vivían en el Siglo de Oro*, Madrid, 1989.

Cámara Muñoz, A., "La fiesta de corte y el arte efímero de la monarquía entre Felipe II y Felipe III", en AA.VV., *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, Madrid, 1998, vol. I.

Cámara Muñoz, A., *Arquitectura y sociedad en el Siglo de Oro. Idea, traza y edificio*, Madrid, 1990.

Cámara Muñoz, A., "Pasadizos del Siglo de Oro: la arquitectura del símbolo", *Revista de Occidente*, 7, 1987.

Camargo, Hernando de, *Emporio historial de nuevas y varios sucessos en toda la Europa, especialmente en España desde el año de mil y quinientos hasta el de 1647*, BNM, Mss. 2575.

Campo, Victoria "La historia y la política a través de las Relaciones en verso en pliegos sueltos del siglo XVII", AA.VV., *Las Relaciones de sucesos*,

Campos Ferreira Lima, Henrique de, "Subsidios para una bibliografía dos coches em Portugal", *Arquivo Histórico de Portugal*, vol. V, 1946.

Cantera Montenegro, "Algunos aspectos de las jornadas reales de Aranjuez a finales del siglo XVII y principios del XVIII", *Madrid*, 2, 1998.

Carducho, Vicente, *Dialogos de la pintura*, edición de F. Calvo Serraller, Madrid, 1979.

Carlos I, *Historia del invencible emperador Carlos Quinto, rey de España, compuesta por su majestad cesárea*, en Fernández Álvarez, *Corpus documental de Carlos V*, Salamanca, 1979, t. IV.

Carlos, Alfonso de, "Los museos de carruajes más importantes del mundo", *Reales Sitios*, 14, 1967.

Carmona, J. I., *Crónica urbana del malvivir. (s. XIV-XVII) Insalubridad, desamparo y hambre en Sevilla*, Sevilla, 2000.

Caro Baroja, J., *Vidas mágicas e inquisición*, Madrid, 1967, 2 vols.

Caro López, C., "Casas y alquileres en el antiguo Madrid", *AIEM*, T. XX, 1983.

Carranza, Alonso, *Rogación en detestación de los grandes abusos en los traxes y adornos nuevamente introducidos en España*, 1636. BNM R 8171.

Carrasco Martínez, A., "herencia y virtud. Interpretaciones e imágenes de lo nobiliario en la segunda mitad del siglo XVI", en *Las sociedades ibéricas y el mar*, T. IV.

Carrasco, Raphaël, "Loin des enfers: littérature hagiographique et propagande dans l'Espagne classique (XVIe et XVIIe siècle)", Duviols y Molinié-Bertrand, (Coord.), *Enfers et damnations dans le monde hispanique*.

Carreira, Antonio, *Luis de Góngora. Epistolario completo*, Zaragoza, 2000.

Carreño, A., *Góngora. Romances*, Madrid, 1985.

Carreres Zacarés, S., "Un paseo de coches y un palenque en el siglo XVII", *Cultura valenciana*, 1926.

Carreres Zacarés, S., (ed.), *Llibre de memories de diversos sucesos e fets memorables e de coses senyalades de la ciutat e regne de Valencia (1308-1644)*, Valencia, 1935.

Carvajal, Mariana de, *Amar sin saber a quien*, novelita incluida en *Navidades de Madrid y noches entretenidas, en ocho novelas*, Madrid, 1663, edición de C. Soriano, Madrid, 1993.

Casagrande, Carla, "La mujer custodiada", en AA.VV., *Historia de las mujeres en Occidente*, Madrid, 1992, T. I.

Cascales, Francisco, *Cartas filológicas*, 1634, edición de J. García Soriano Madrid, 1969, 2 vols.

Cases i Loscos, Ll., Fernández i Trabal, J. (ed.), *Dietaris de la Generalitat de Catalunya*, Barcelona, 1994.

Castel-Branco Pereira, J., *Viaturas de aparato em Portugal*, Lisboa, 1987.

Castellano, J. L., *Las Cortes de Castilla y su Diputación permanente (1621-1789) Entre pactismo y absolutismo*, Madrid, 1990

Castillejo Cuenca, M. I., "Los caballeros veinticuatro de Córdoba a finales del siglo XVII. Riqueza, función y linaje de una élite de poder", *Chronica Nova*, 22, 1995.

Castillejo, David, *Las cuatrocientas comedias de Lope. Catálogo crítico*, Madrid, 1984.

Castillo Oreja, M.A., "Dos proyectos de intervención urbana para dos capitales del Renacimiento: Madrid (h. 1566) y Lisboa (1571)", en Martínez Ruiz, *Madrid, Felipe II las ciudades...*, vol. II.

Castillo Solórzano, A de. *A la fiesta de Santiago el Verde, en el Sotillo de Manzanares de Madrid*, Sánchez Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña*.

Castillo Solórzano, *Las harpías en Madrid y coche de las estafas*, edición de P. Jauralde Pou, Madrid, 1985.

Castillo Solórzano, *Donaires del Parnaso*, M^a C. Sánchez Alonso, *Impresos de los siglos XVI y XVII de temática madrileña*.

Castillo Solórzano, *Jomadas alegres*, Simón Díaz, Fuentes.

Castillo Solórzano, *La garduña de Sevilla y anzuelo de las bolsas*, 1642, F. Ruiz Morcuende, Madrid, 1972.

Castillo Solórzano, *Lisardo enamorado*, 1628, E. Juliá y Martínez, Madrid, 1947.

Castillo Solórzano, *Tardes entretenidas*, edición de P. Campana, Barcelona, 1992.

Castillo, Leonardo del, *Viage del Rey N.S. D. Phelipe IV. a la frontera de Francia Desposorio de la Serenissima Sr^a Infanta de España y solemne Juramento de la Paz*, 1660, BNM R 5189.

Castro y Aguila, M., *Antídoto y remedio único de daños públicos. Conservación y restauración de monarchias*, 1649, BNM 2/15691.

Castro y Anaya, Pedro de, *Auroras de Diana*, 1631 edición de González Simón, L., Madrid, 1948.

Castro y Rossi, A. de, *Discurso acerca de las costumbres públicas y privadas de los españoles en el siglo XVII fundado en el estudio de las comedias de Calderón*, Madrid, 1881.

Castro, Guillén de, *El Narciso en su opinión*

Castro, G. de, *La fuerza de la costumbre*

Castro, G. de, *Los malcasados de Valencia*, 1618, Oleza, Guillén de Castro Obras completas.

Castro, G. de, *Sátira a los coches de una mula que llaman por mal nombre Guitarra*, 1594. J. L. Canet, E. Rodríguez y J. L. Sirera, *Actas de la Academia de los nocturnos*, Valencia, 1990, vol. II.

Catálogo de la exposición, *Armada 1588-1988. An international Exhibition to commemorate the Spanish Armada*, Londres, 1988.

Catálogo de la Exposición, *El arte en la Corte de los Archidukes Alberto de Austria e Isabel Clara Eugenia (1598-1633) Un reino imaginado*, Madrid, 1999.

Catálogo de la exposición, *El mundo de Carlos V. De la España medieval al Siglo de Oro*, Madrid, 2000.

Catálogo de la exposición, *Felipe II un monarca y su época. La monarquía hispánica*, Madrid, 1998.

Catálogo de la exposición, *Felipe II. Los ingenios y las máquinas. Ingeniería y obras públicas en la época de Felipe II*, Madrid, 1998.

Catalogo de la exposición, *Las cortes del Barroco. De Bernini y Velázquez a Luca Giordano*, Madrid, 2003.

Catálogo de la exposición, *Los Austrias. Grabados de la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1993.

Catálogo de la exposición, *The Hispanic Society of America. Tesoros*, Nueva York, 2000.

Catálogo de la exposición, *Un príncipe del Renacimiento*, Madrid, 1998.

Catálogo exposición, *El Escorial en la Biblioteca Nacional*, Madrid, 1985.

Catálogo exposición, *El oro y la plata de las Indias en la época de los Austrias*, Madrid, 1999.

Catalogo de la Sala de Alcaldes de Casa y Corte, Madrid, 1956.

Cátedra, Pedro M., "Contribución a la bibliografía del pliego suelto zaragozano del siglo XVII", *Cuadernos de bibliofilia*, 7, 1981.

Cátedra, Pedro M., "Fiestas caballerescas en tiempos de Carlos V", en Catálogo de la exposición, *La fiesta en la Europa de Carlos V*, Madrid, 2000.

Catena de Vindel, E., *Varias poesías de Hernando de Acuña*, Madrid, 1954.

Cavestany, Julio, *Las industrias artísticas madrileñas*, Madrid, 1927.

Cavillac, Michel, *Picaros y mercaderes en el Guzmán de Alfarache*, Granada, 1994.

Cepeda Adán, J., *La historiografía*, en RMP, *Historia de España, El siglo del Quijote (1580-1680)*, vol. I.

Cepeda Gómez, P., "La situación jurídica de la mujer en España durante el Antiguo Régimen y Regimen Liberal", en *Actas de las IV Jornadas....*

Cepeda, Francisco de, *Resumpta historial de España desde el diluvio hasta el año de 1642, 1643*, BNM 3/ 71201.

Cerda Ruíz-Funes, Joaquín, "Consideraciones sobre el municipio castellano de la Edad Moderna. Juraderías y jurados en Murcia, Toledo y Sevilla", *Actas del IV symposium de historia de la administración*, Madrid, 1983.

Ceremonial que suele guardarse en el recibimiento del rey cuando entra en las ciudades, BNM Mss. 11260-17.

Cerro Bex, V. del, "itinerario seguido por Felipe I El Hermoso en sus dos viajes a España", *Chronica nova*, 8, 1973.

Cervantes, M. de, *Coloquio de los perros*, J. B. Avallé Arce, *Novelas ejemplares*, 2 vols.

Cervantes, *El Licenciado Vidriera*, edición de J.B. Avallé Arce, *Novelas ejemplares*, Madrid, 1982, vol. II.

Cervantes, *El vizcaíno fingido*, J. Canavaggio, *Entremeses*, Madrid, 1988.

Cervantes, *La cueva de Salamanca*, en Florencio Sevilla y Rey Hazas, *Cervantes. Obra Completa*, Alcalá de Henares, 1995, vol. III.

Cervantes, *El ingenioso hidalgo don Quijote de la Mancha*, 1604 y 1614, edición de F. Rico, Madrid, 1998.

Céspedes y Meneses, Gonzalo de, *Varia fortuna del soldado Píndaro*, 1626, edición de A. Pacheco, Madrid, 1975, 2 vols.

Ciplijauskaitė, Birutė, *Góngora. Sonetos completos*, Madrid, 1989.

Claramonte, A. de, *Dineros son calidad*, A. Rodríguez López-Vázquez, Kassel, 2000.

Claramonte, Andrés de, *El honrado con su sangre*, 1615-1620, edición de E. Hernández González, Kassel, 1995.

Claramonte, Andrés de, *Tan largo me lo fiáis*, A. Rodríguez López-Vázquez, Kassel, 1990.

Claramonte, *La estrella de Sevilla*, 1617-1620, edición de A. Rodríguez López-Vázquez, Madrid, 1991.

Clare, Lucien, "L'Espagne au quotidien dans les Avisos de José Pellicer: littérature, histoire ou politique?", en J-P. Etienvre (dir.), *Littérature et politique en Espagne aux Siècles d'Or*.

Clemencín, D., *Cervantes. El ingenioso hidalgo...*, Madrid, 1833-39, 5 vols.

Cobos Ruiz de Adana, J., *El clero en el siglo XVII. (estudio de una visita secreta a la ciudad de Córdoba)*, Córdoba, 1976.

Cock, Enrique, *Anales del año ochenta y cinco*, Mercadal, *Viajes*, vol. II.

Cock, Enrique, *La Jornada de Tarazona que su magestad hizo el año 1592 recopilada por Enrique Cock, arquero del rey nuestro Señor, Notario y Escribano apostólico*, Mercadal, *Viajes*, vol. II.

Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de América y Oceanía, Madrid, 1872, T. XVIII.

Colección de Reales Cédulas del Archivo Histórico Nacional, Madrid, 1977.

Conde de Toreno, *Las artes triunfantes en el coche de la serenísima princesa de Asturias*, 1786, BPZ C-II/ 394.

Conde de Toreno, *idem*, BPR III/ 6496 (9).

Condesa d'Aulnoy, *Viaje por España en 1679 y 1680*, edición de M. Corominas y M.M. Villalta, Barcelona, 1962, 2 vols.

Continisio, Chiara y Mozzarelli, Cesare, *Repubblica e virtù. Pensiero politico e Monarchia Cattolica fra XVI e XVII secolo*, Roma, 1995.

Contreras, Jerónimo de, *Discurso y apuntamientos en razon de lo que denotan los temporales, y inundacion, y otras causas de enfermedades que a avido en Sevilla, y remedios para su preservacion: Dirigido a los Señores Regente, y Oydores, y Alcaldes de la Real Audiencia de la dicha Ciudad*, BNM Mss. 18400/ 4.

Corominas, J., *Diccionario crítico etimológico de la lengua castellana*, 4 vols.

Correas, Gonzalo, *Vocabulario de refranes y frases proverbiales*, 1627, edición de L. Combet, Burdeos, 1967.

Correspondencia entre Felipe IV y Sor María de Agreda, BAE, 108.

Cortes de los antiguos reinos de León y de Castilla, Madrid, 1883-1903, 5 vols.

Cortés de Tolosa, Juan, *El Lazarillo de Manzanares*, M. Zugasti, Barcelona, 1990.

Cortés, Alonso, *Miscelanea vallisoletana*, Valladolid, 1955, 2 vols.

Costa, Juan, *Gobierno del ciudadano, trata de cómo se ha de regir a sí, su casa y república*, 1584.

Cotarelo y Mori, E., *Colección de entremeses, loas, bailes, jácaras y mojigangas*, Madrid, 1911, 2 vols.

Covarrubias Horozco, Sebastián de, *Tesoro de la lengua castellana o española*, 1611.

Covarrubias, Sebastián de, *Emblemas morales*, 1610, edición de C. Bravo-Villasante, Madrid, 1978

Cruz Muñoz, J. de la, (coord.), *Historia de Toledo*, Toledo, 1997.

Cubillo de Aragón, A., *Las muñecas de Marcela*, 1636, A. Balbuena Prat, Madrid, 1928.

Cubillo de Aragón, *Fiestas reales por el felice nacimiento del Serenissimo Principe de las Españas D. Baltasar Carlos de Austria nuestro señor, gloriosamente hechas por la insigne Ciudad de Granada, y mal referidas por Alvaro Cubillo de Aragon su hijo*, 1630, publicada en J. Polanco Romero, *Relaciones del siglo XVII*, pp. 125-134.

Cuesta García de Leonardo, M^a. J., *Fiesta y arquitectura efímera en la Granada del siglo XVIII*, Granada, 1995.

Cueva, Juan de la, *Los inventores de las cosas*, 1608, edición de B. Weiss y L.C. Pérez, *Juan de la Cueva's Los Inventores de las Cosas*, Pennsylvania, 1980.

Checa Cremades, F., *Carlos V y la imagen del héroe en el Renacimiento*, Madrid, 1987.

Checa Cremades, J. L., *Madrid en la prosa de viaje*, Madrid, 1992, 2 vols.

Chenot, B. y Chevalier, M., *Cuentos recogidos por Juan de Arguijo y otros*, Sevilla, 1979.

Chevalier, J.C. y Delport, M-F., *Mèlanges offerts a Maurice Molho*, París, 1988, 2 vols.

Chevalier, M., "Anécdota y cuento en la Sevilla áurea", R. Reyes Cano, M de los Reyes Peña y K. Wagner, (eds.) *Sevilla y la literatura. Homenaje al profesor Francisco López Estrada en su 80 cumpleaños*, Sevilla, 2001.

Chifflet, Julio, *Relación de lo que he visto y sabido y oído tanto de cosas bellas como curiosas en el viaje que su magestad ha hecho a El Escorial en este año 1656*, en Gregorio de Andrés, *Documentos para la historia del monasterio de San Lorenzo el Real de El Escorial*, Madrid, 1967, vol. VII.

Chirino Bernárdez, A. de, *Panegírico nupcial. Viaje del Excelentísimo señor don Gaspar Alonso Pérez de Guzmán, duque de Medina Sidonia, ... en las bodas con la Excelentísima señora doña Juana Fernández de Córdoba, hija del excelentísimo señor marqués de Priego, duque de Feria*, 1640, BNM, Mss. 18653/18.

Chittolini, G., Milho, A., Schiera, P. (Dirs.), *Origeni dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, Bologna, 1994.

Dámaso Alonso, *Góngora y el "Polifemo"*, Madrid, 1974, 2 vols.

Dansey Smith, H., *Preaching in the spanish Golden Age*, Oxford, 1978.

Dekker, Thomas, *The Seven deadly Sins of London drawn in seven several coaches, through the seven several gates of the City; bringing the plague with them*, 1606.

Deleito y Piñuela, J., *El rey se divierte*, Madrid, 1964

Deleito y Piñuela, J., *La mala vida en la España de Felipe IV*, Madrid, 1967.

Deleito y Piñuela, J., *La mujer, la casa y la moda*, Madrid, 1966,

Deleito y Piñuela, J., *Sólo Madrid es corte*, Madrid, 1968.

Deleito y Piñuela, J., *También se divierte el pueblo*, Madrid, 1966.

Deleito y Piñuela, *La vida religiosa española bajo el cuarto Felipe*, Madrid, 1963.

Díaz Fernández, J. M. (ed.), Diego Saavedra Fajardo, *Relación de las cosas que hay dignas de saberse de Roma para quien trata del servicio del rey de España*, Santiago, 2000.

Díaz-Plaja, Fernando, *La vida amorosa en el Siglo de Oro*, Madrid, 1996.

Díaz-Plaja, Fernando, *La vida cotidiana en la España del Siglo de Oro*, Madrid, 1994.

Diccionario de Autoridades, Madrid, 1732.

Díez Borque, J. M., "De la villana que casó con noble", en J.A. Martínez Berbel, R. Castilla Pérez (eds.) *Las mujeres en la Sociedad española del Siglo de Oro: ficción teatral y realidad histórica*, Granada, 1998.

Díez Borque, J. M., *El teatro cortesano en la España de los Austrias*, Madrid, 1998.

Díez Borque, J. M., *La sociedad española y los viajeros del siglo XVII*, Madrid, 1975.

Díez Borque, J. M., *Sociedad y teatro en la España de Lope de Vega*, Barcelona, 1978.

Díez Borque, J.M., "Los textos de la fiesta: "ritualizaciones" celebrativas de la relación del juego de cañas", en AA.VV., *La fête, la cérémonie, le rite*, Granada, 1990.

Díez Borque, J.M., *Sociología de la comedia española del siglo XVII*, Madrid, 1976.

Díez de Revenga, J., *Polo de Medina, Poesía. Hospital de incurables*, Madrid, 1987.

Díez Fernández, J. I., *Diego Hurtado de Mendoza. Poesía completa*, Barcelona, 1989.

Dixon, Victor, "Lope's La villana de Getafe and the Myth of Phaeton; or the coche as Status-Symbol", S. Bacasisse, B. Bentley, M. Clarasó y D. Gifford (eds.), *What's Past is Prologue. A Collection of Essays in Honour of L.J. Woodward*, Edimburgo, 1984.

Doctor Matute, *Suma del memorial que Madrid dio a su Majestad con las razones y causas por que la corte no salga de la villa*, BRAH 9/5456.

Domínguez Casas, *Arte y etiqueta de los Reyes Católicos. Artistas, residencias, jardines y bosques*, Madrid, 1993.

Domínguez Ortiz, "Aspectos del vivir madrileño durante el reinado de Carlos II", *AIEM*, VII, 1971.

Domínguez Ortiz, "Aspectos sociales de las cofradías sevillanas. Un memorial de la Cofradía de las Tres Caídas, de San Isidoro, en defensa de los cocheros", *Archivo hispalense*, nº 93-94, 1959.

Domínguez Ortiz, "El estado de los Austrias y los municipios andaluces en el siglo XVII", en AA. VV., *Les élites locales et l'Etat dans l'Espagne Moderne*, Paris, 1993.

Domínguez Ortiz, A., "La descripción de Madrid de Diego de Cuelbis", *AIEM*, 1969.

Domínguez Ortiz, A., "Los primeros coches de caballos en España", *Historia* 16, 95, 1984.

Domínguez Ortiz, A., *Alteraciones andaluzas*, Madrid, 1973.

Domínguez Ortiz, A., *La sociedad española en el siglo XVII*, Granada, 1982 (reedición), 2 vols.

Domínguez Ortiz, A., *La sociedad española en el siglo XVII*, Granada, 1992 2 vols.

Domínguez Ortiz, A., Pérez Sánchez, A. E. y Gallego, J., *Velazquez*, Catalogo de la exposición, Madrid, 1990.

Domínguez Ortiz, *Los extranjeros en la vida española durante el siglo XVII y otros artículos*, Sevilla, 1996.

Domínguez Ortiz, *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1974.

Dumora, Florence, "Jeux de la parole féminine dans le Cancionero de Sebastián de Horozco", en A. Redondo (ed.) *Images de la femme en Espagne aux XVIe e XVIIe siècles*, Paris, 1994.

Dumora, Florence, "Les relations hommes-femmes mises en scène dans le Cancionero de Sebastián de Horozco", en A. Redondo (ed.) *Relations entre hommes et femmes en Espagne aux, XVIe et XVIIe siècles*, Paris, 1995.

Duque de Frías, "El cumplimiento del testamento de Carlos II. La embajada del Condestable de Castilla a Felipe V de España y Luis XIV de Francia", *Hispania*, 97 y 98, 1964.

Duquesa de Berwick y de Alba, *Documentos escogidos del Archivo de la Casa de Alba*, Madrid, 1891.

Eckermann, Erik, "Hackney Coach, Hansom Cab und Growler. Londoner Mietkutschen des 17.-19. Jahrhunderts", *ARW*, 5, 1997.

Edelmayer, Friedrich, "La imagen del Sacro Imperio en la España de Felipe II", *Reales Sitios*, 157, 2003.

Edwards, Peter, "Une forme d'étalage ostentatoire: la mode des carrosses et l'aristocratie anglaise du XVII^e siècle", en Daniel Roche (Dir.), *Voitures, chevaux et attelages du XVI^e au XIX^e siècle*, Paris, 2000.

Ehalt, H.C., *La corte di Vienna tra Sei e Settecento*, Roma, 1984.

Elias, Norbert, *La sociedad cortesana*, Madrid, 1982.

Elías, Norbert, *El proceso de la civilización. Investigaciones sociogenéticas y psicogenéticas*, Madrid, 1987 (edición original 1939).

Elliot, J. H., *El Conde-Duque de Olivares. El político en una época de decadencia*, Barcelona, 1990.

Elliot, J.H. y Peña, J. F. de la, *Memoriales y cartas del conde duque de Olivares*, Madrid, 1981, 2 vols.

Elliot, J.H., "Poder y propaganda en la España de Felipe IV", AA.VV., *Homenaje a José Antonio Maravall*, Madrid, 1985.

Elliot, J.H., *España y su mundo. 1500-1700*, Madrid, 1990.

Elliot, J.H., *RMP, Historia de España*, Madrid, 1982, T. XXV.

Elliot, John H. (ed.), *Poder y sociedad en la España de los Austrias*, Barcelona, 1982.

Enríquez de Jorquera, Francisco, *Anales de Granada*, 1646, edición de A. Marín Ocete, P. Gan Jiménez y L. Moreno Garzón, Granada, 1987, 2 vols.

Enríquez Gómez, A., *La culpa del primero peregrino*, 1644, BNM R 18028.

Escagedo, M., "Los Acevedos", *Boletín de la Biblioteca Menéndez y Pelayo*, VII, 1925.

Eslava, Antonio de, *Noches de invierno*, 1609, J. Barella Vigal, Pamplona, 1986.

Espejo, Cristóbal, "Enumeración y atribuciones de algunas juntas de la administración española desde el siglo XVI hasta el año 1800", *RBAM*, 32, 1931.

Espinel, Vicente, *La vida de marcos de Obregón*, 1618, edición de S. Carrasco Urgoiti, Madrid, 1988, 2 vols.

Espinosa, Pedro, *Bosque de Doña Ana*, 1624, edición de F. López Estrada, *Pedro Espinosa. Obra en prosa*, Málaga, 1991.

Etienvre, J-P. (dir.), *Littérature et politique en Espagne aus Siècles d'Or*, París, 1998.

Etienvre, J-P., *Figures du jeu. Etudes lexico-sémantiques sur le jeu de cartes en Espagne (XVI^e-XVIII^e siècle)*, Madrid, 1987, p. 288.

Etiquetas de palacio ordenadas por el año de 1562 y reformadas el de 1617. Etiquetas generales que han de obserbar los criados de la casa de su magd. en el vso y exercicio de sus oficios, AHN. Consejos, libro 1189.

Etreros, M., *La sátira política en el siglo XVII*, Madrid, 1983.

Ettinghausen, H. y Borrego, M., *Andrés de Almansa y Mendoza. Obra periodística*, Madrid, 2001.

Ettinghausen, H., "Sexo y violencia: noticias sensacionalistas en la prensa española del siglo XVII" en *Edad de Oro*, XII, 1993.

Ettinghausen, Henry, "Fasto festivo: las relaciones de fiestas...", Lopez Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*,

Ettinghausen, Henry, *Noticias del siglo XVII: relaciones españolas de sucesos naturales y sobrenaturales*, Barcelona.

Ezquerria Revilla, Ignacio, "La reforma de las costumbres en tiempo de Felipe II: Las "Juntas de Reformación" (1574-1583)", en Martínez Millán (dir.), *Felipe II...*, t. III.

Fabro Bremundan, F., *Viage del rey nuestro señor D. Carlos II al reyno de Aragon. Entrada de su Magestad en Zaragoza, juramento solemne de los Fueros, y principio de las Cortes Generales del mismo Reyno, el año M.DC.LXXVII*, 1680, BNM U 8449.

Fayard, Janine, *Los miembros del Consejo de Castilla (1621-1746)*, Madrid, 1982.

Fernández Albaladejo, P., Martínez Millán, J. y Pinto, V., (eds.) *Política, religión e inquisición en la España Moderna*, Madrid, 1996.

Fernández de Andrada, P., *Libro de la gineta de España*, 1599, BNM R 5818.

Fernández de Andrada, P., *Terceros discursos del Maestro de la cavalleria*, 1616, BNM R 4977.

Fernández de Córdova Miralles, Álvaro, *La corte de Isabel I*, Madrid, 2002.

Fernández de León, Melchor, *El sordo y el montañés*, 1679.

Fernández de los Ríos, A., *Guía de Madrid*, 1878.

Fernández de Oviedo, Gonzalo, *Libro de la Cámara Real del príncipe don Juan e offiçios de su casa e servijio ordinario, y Adición o segunda parte de los offiçios de la Casa Real*, 1547, edición de la Sociedad de Bibliófilos Españoles, *Libro de la Cámara real del príncipe don Juan*, Madrid, 1870.

Fernández de Ribera, R., *El mesón del mundo*, 1631, C. Petit Caro, Sevilla, 1946.

Fernández de Ribera, R., *Los anteojos de mejor vista*, 1625, V. Infantes de Miguel, Madrid, 1979.

Fernández Izquierdo, F., (ed.), *Relación de casos notables ocurridos en la Alcarria y otros lugares en el siglo XVI, escrita por el cronista de Almonacid de Zorita Matías Escudero de Cobefia*, Guadalajara, 1982.

Fernández Miranda, F., "Guarniciones de carruajes conservados en el Museo del Palacio Real de Madrid, *Reales Sitios*, 74, 1982.

Fernández Navarrete, *Discursos políticos*, 1621, BNM R 23985.

Fernández Oblanca, J., "La pasión por los coches en el siglo XVII y su reflejo cómico en los entremeses barrocos", *Archivum*, T. XLI-XLII, 1991-1992.

Fernández Vargas, V., "Mujer y régimen jurídico en el Antiguo Régimen: una realidad disociada", en AA. VV., *Actas de las IV Jornadas...*

Fernández, Angel-Raimundo, "Novela corta marginada del siglo XVII", en *Homenaje a José Manuel Blecua*, Madrid, 1983.

Fernández, Marcos, *Olla podrida a la española, compuesta y sazonada en Vesfalia con salsa Sarracena i Africana*, 1655, BNM R 5932.

Feros, Antonio, *El duque de Lerma. Realeza y privanza en la España de Felipe III*, Madrid, 2002.

Ferrán Salvador, V., "La pragmática de las mulas", *Saitabi*, 5, 1944.

Ferreras, J. Ignacio, *Lope de Vega. Tres comedias madrileñas. El mesón de la Corte, De cosario a cosario, Santiago el Verde*, Madrid, 1992.

Finarte. Pintura antigua, siglos XIX y XX, Madrid, 1998.

Fisas, Carlos, *Historias de la Historia*, (Cuarta Serie), Barcelona, 1986.

Fischer, Fritz, *Dem Volk zur Schau. Prunkschlitten des Barock*, Munich, 2002.

Flori, Jean, *Caballeros y caballería en la Edad Media*, Barcelona, 2001.

Fonseca, Cristóbal de, *Vida de Christo nuestro Señor*, 1596, BNM R 281279.

Foronda, M. de, *Estancias y viajes del Emperador Carlos V*, Madrid, 1914.

Fortea Pérez, J. I. (Dir.), *Imágenes de la diversidad. El mundo urbano en la Corona de Castilla (siglos XVI-XVIII)*, Santander, 1997.

Fortea Pérez, J. I., "Principios de gobierno urbano en la Castilla del siglo XVI", en *Madrid, Felipe II y las ciudades...*, vol. I.

Fraile, Pedro, *La otra ciudad del Rey. Ciencia de policía y organización urbana en España*, Madrid, 1997.

Franciosini, Lorenzo, *Vocabulario español e italiano*, 1620, apud, S. Gili Gaya, *Tesoro Lexicográfico*, Madrid, 1947.

Freire, Luciano, *Catálogo do Museu Nacional dos Coches*, Lisboa, 1923.

Frías, Damaso de, *Dialogo en alabanza de Valladolid*, 1582, BNM Mss. 1172,

Friedman, E.G., "El status jurídico de la mujer castellana durante el Antiguo Régimen", en *Actas de las IV Jornadas...*

Furger, Andres, *Kutschen und Schlitten in der Schweiz. Vom Streitwagen zum Stadtcoupé*, Zürich, 1993.

Gacho Santamaría, M.A., *La Real Caballeriza en el siglo XVIII*, UCM, Madrid, 2002.

Galán Domingo, Eduardo, "De las Reales caballerizas a la colección de carruajes del Patrimonio Nacional", *Arbor*, 665, 2001.

Galán Domingo, Eduardo, "La Colección real de Carruajes española: Panorámica histórica y proyecto de futuro", en *8º Encuentro de Residencias Reales*, Cracovia, 1999, en prensa.

Galcerán de Pinos y Castro, Gaspar, *Cartapazio. Primera parte de algunas cosas notables recopilado por mi, D. Gaspar Galceran ... conde de Guimerán, vizconde de Evol y Alquer... comenzado en Çaragoça año 1600*, RAE Mss. 81.

Galera Andreu, Pedro A., "Un emblema solar para Felipe II", *Actas del I simposio Internacional de Emblemática*.

Gamillscheg, E., *Etymologisches Wörterbuch der französischen Sprache*, Heidelberg, 1928.

Gan Giménez, P., "Un viaje de Cordoba a Compostela en 1612", *Chronica Nova*, 18, 1990.

García Ballesteros, A., "¿Espacio masculino, espacio femenino? Notas para una aproximación geográfica al estudio del uso del espacio en la vida cotidiana", en AA.VV., *Actas de las IV Jornadas de investigación interdisciplinaria, El uso del espacio en la vida cotidiana*, Madrid, 1986.

García Cerezeda, Martín, *Tratado de las campañas y otros acontecimientos de los ejércitos del emperador Carlos V en Italia, Francia, Austria, Berbería y Grecia, desde 1521 hasta 1545*, Madrid, 1878.

García de Enterría, M. C. y Cordón Mesa, A., *Actas del IV congreso internacional de la asociación internacional Siglo de Oro (AISO)*, Alcalá de Henares, 1998.

García de la Concha y de Miguel Santos, "La recepción de relaciones de sucesos...", Lopez Poza y Pena Sueiro, *La fiesta...*

García Mercadal, J., *Viajes de extranjeros por España y Portugal. Desde los tiempos más remotos hasta comienzos del siglo XX*, Valladolid, 1999 (1ª edición, 1948)

García Sánchez, J., *Las vestales romanas. Tratado de Alvar Gómez de Castro. Año 1562*, Oviedo, 1998.

García Santo-Tomás, E., "Tráfico barroco: urbanidad y urbanismo en *Las bazarías de Belisa* de Lope de Vega", *Bulletin of the comediantes*, vol. 52, 1, 2000.

García Sanz, A. y Sánchez Hernández, Mª L., *Conventos de las Descalzas Reales y de la Encarnación (Dos clausuras de Madrid)*, Madrid, 1999.

García Soriano, Justo, *El humanista Francisco Cascales. Su vida y sus obras. Estudio biográfico, bibliográfico y crítico*, Madrid, 1924.

García Valdés, C. C., *Quevedo. Prosa festiva completa*, Madrid, 1993.

García, Juan, *De hispanorum nobilate et exemptione*, 1588, BNM R 9284.

Garrido Atienza, Miguel, *Antiguallas granadinas. Las fiestas del Corpus*, Granada, 1889, edición facsímil, Granada, 1990.

Garzón Pareja, M., *Historia de Granada*, Granada, 1981, 2 vols.

Garzón Pareja, M., *La hacienda de Carlos II*, Madrid, 1980.

Gascón de Torquemada, J., *Gaceta y nuevas de la Corte de España desde el año 1600 en adelante*, edición de A. de Ceballos-Escalera y Gila, Madrid, 1991.

Gaston, Robert W. (ed.), *Pirro Ligorio artist and antiquarian*, Florencia, 1988.

Gayangos, Pascual de, *Viaje de Felipe II a Inglaterra*, Madrid, 1877.

Géal, F., "Image traditionnelle, image nouvelle de la femme dans le *Tesoro* de Sebastián de Covarrubias", en A. Redondo (ed.) *Images de la femme en Espagne aux XVIe e XVIIe siècles*, Paris, 1994.

Gelabert, Juan E., *Castilla convulsa (1631-1652)*, Madrid, 2001.

Gelbhaar, Axel, "Die Kobelwagen, Karossen und Kutschen im Besitz der Kunstsammlungen der Veste Coburg", *ARW*, 7, 1999.

Gelbhaar, Axel, "Die Kunst, Kutsche und Pferde ... recht zu fahren", en R.H. Wackemagel (Hrgs.), *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher*, vol. 2.

Gelbhaar, Axel, "Die Carroussel- oder Rennschlitten im Besitz der Kunstsammlungen der Veste Coburg", *ARW*, 8, 2000.

Genz, Henry E., "An Early Reference by Montaigne to "coaches" and its Possible Bearing on the Meaning of "Des Coches", *Renaissance News*, vol. 15, 1962.

Gerard, V., *De castillo a palacio. El alcázar de Madrid en el siglo XVI*, Madrid, 1984.

Gibello Bravo, Víctor M., *La imagen de la nobleza castellana en la Edad Media*, Mérida, 1999.

Gil Ayuso, F., *Noticia bibliográfica de textos y disposiciones legales de los reinos de Castilla impresos en los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1935.

Gili Gaya, S., *Tesoro Lexicográfico*, Madrid, 1947.

Ginzrot, J. Ch., *Die Wagen und Fahrwerke der Griechen und Römer und anderen alten Völker*, Munich, 4 vols. 1817 y 1830.

Giordano, A. y Calvo, C., Giovanni della Casa, *Galateo*, Madrid, 2003.

Godínez, Felipe, *Ludovico el Piadoso*, 1613, edición de G. Vega García-Luengos, *Problemas de un dramaturgo del Siglo de Oro. Estudios sobre Felipe Godínez*, Salamanca, 1986.

Gómez de Castro, Alvar, *Recebimiento que la Imperial ciudad de Toledo hizo a su Magestad de la Reyna nuestra señora doña Ysabel, hija del Rey Henrico II de Francia: quando nuevamente entro en ella a celebrar las fiestas de sus felicissimas bodas, con el Rey don Philippe nuestro señor. II. deste nombre*, BNM R. 9385.

Gómez del Campillo, M., "El espía mayor y el conductor de embajadores", en *BRAH*, T. CXIX, 1946.

Gómez Tejada de los Reyes, C., *León prodigioso. Apología moral entretenida, y provechosa a las buenas costumbres, trato virtuoso y político*, 1636, BNM R 172.

Gómez, Jesús, *Individuo y sociedad en las comedias (1580-1604) de Lope de Vega*, Madrid, 2000.

Gómez-Centurión Jiménez, Carlos, "Etiqueta y ceremonial palatino durante el reinado de Felipe V: el reglamento de entradas de 1709 y el acceso a la persona del rey", *Hispania*, LVI/3, 194, 1996.

Gonzalez Alonso, B., "Sociedad urbana y gobierno municipal en Castilla (1450-1600)", en *Idem, Sobre el Estado y la Administración de la Corona de Castilla en el Antiguo Regimen*, Madrid, 1981.

González Cañal, R., *Edición crítica de los Ocios del conde de Rebolledo*, Cuenca, 1977.

González Cañal, Rafael, "El lujo y la ociosidad durante la privanza de Olivares: Bartolomé Jiménez Patón y las polémicas sobre el guardainfante y las guedejas", en *Críticón*, 53, 1991.

González Carballo, J., "Felipe II en Lora (28 de abril de 1570)", <http://es.geocities.com/oradelrio/felipe.html>.

González Dávila, Gil, *Teatro de las grandezas de Madrid*, 1623, edición facsímil, Madrid, 1986,

González de Zárate, J. M^a, *Metodo iconográfico*, Vitoria, 1991.

González García, J. L., "De ornato y policía en Madrid: Casas principales y ordenación viaria en el Renacimiento", *Anales de Historia del Arte*, 5, 1997.

González Martínez, José, "La presencia equina en la ciudad de Granada", *Gazeta de antropología*, 7, 1990.

González Palencia, A., *La Junta de Reformación*, Valladolid, 1932

González Palencia, A., *Noticias de Madrid, 1621-1627*, Madrid, 1942.

González, Esteban, *La vida y hechos de Estebanillo González*, 1646, edición de A. Carreira y J. A. Cid, Madrid, 1990, 2 vols.

González, G., *El Guitón Onofre*, 1604, edición de F.C. Aseguinolaza, Logroño, 1995.

Göres, Burkhardt, *Berliner Prunkschlitten, Kutschen und Sänften des Barock*, Berlín, 1987.

Götz, Wolfgang, *Deutsche Marställe des Barock*, Berlín, 1982, pp. 13-54.

Gracián Dantisco, Lucas, *Galateo español*, Madrid, 1968.

Gracián, Baltasar, *El Críticón*, edición de Santos Alonso, Madrid, 1984.

Granada, Fray Luis de, *Guía de pecadores*, 1567, edición de H. Paz Castaño, *Obras completas*, Madrid, 1995.

Granja, A de la, "Calderón de la Barca y el entremés de *La melancólica*", en AA.VV., Ascuá de veras. *Estudios sobre la obra de Calderón*, Granada, 1981.

Granja, Agustín de la, "Ronda y galanteo en la España del Siglo de Oro", AA.VV., *Les traités de savoir-vivre en Espagne et au Portugal du Moyen Age à nos jours*, Clermont-Ferrand, 1995.

Graullera, V., "Mujer, amor y moralidad en la Valencia de los siglos XVI y XVII", en A. Redondo (dir.), *Amours légitimes amours illégitimes en Espagne (XVIe-XVII siècles)*, París, 1985.

Grazia Profeti, M., "La escena erótica en los siglos áureos", M.D. Idiocaretz e I.M. Zavala, (eds.), *Discurso erótico y discurso transgresor en la cultura peninsular, siglos XI al XX*, Madrid, 1992.

Griswold Morley, S. y Tyler, R. W., *Los nombres de personajes en las comedias de Lope de Vega*, Los Ángeles, 1961, 2 vols.

Guadix, Diego de, *Primera parte de una Recopilacion de algunos nombres arabigos, que los arabes (en españa, francia, y italia) pusieron...*, a. 1593, BCC 59124.

Guardia, C. de la, *Conflicto y reforma en el Madrid del siglo XVIII*, Madrid, 1993.

Guerrero Mayllo, A., *Familia y vida cotidiana de una élite de poder. Los regidores madrileños en tiempos de Felipe II*, Madrid, 1993.

Guevara, Fr. Antonio de, *Razonamiento hecho a su magestad del emperador y rey, nuestro señor, en un sermón del día de los Reyes, en el cual se declara cómo se inventó este nombre de rey, y cómo se halló este título de emperador*, en J.Mª de Cossio, *Libro Primero de las Epístolas Familiares de fray Antonio de Guevara*, Madrid, 1950.

Guichot y Parody, J., *Historia del Ayuntamiento de Sevilla*, Sevilla, 1897, 2 vols..

Guichot, Joaquín, *Historia de la ciudad de Sevilla*, Sevilla, 1889.

Gutiérrez Nieto, "El pensamiento económico, político y social de los arbitristas", en *RMP Historia de España*, T. XXVI, 1986.

Gutiérrez Nieto, J. I., "Valores nobiliarios en España en la transición del siglo XVI al XVII", en *Torre de los Lujanes*, 28, 1994.

Guzmán, Francisco de, *Triumphos Morales*, 1565, BNM R 6877.

Hager, L. y Schmid, Elmar D., *Marstallmuseum in Schloss Nymphenburg*, Munich, 1990.

Hatzfeld, A., Darmesteter, A., *Dictionnaire général de la langue française*, París, 1964.

Haupt, Herbert, "Der "goldene Wagen" der österreichischen Herzogin Katharina (1420-1493)", *Livrskammaren. Journal of the Royal Armoury Stockholm*, vol. XIV, 1976-78,

Haupt, Herbert, "Der Brautwagen der Königin Anna vom Jahre 1611. Ein Beitrag zur Geschichte des Festswagens und seiner Funktion im Hochzeitszeremoniell der frühen Neuzeit", *ARW*, 1, 1991.

ARCHIVOS, BIBLIOTECAS Y MUSEOS CONSULTADOS

ACS Archivo de la Catedral de Sevilla

ACS, Secc. IX C. 62 nº 34 doc. 6.

AGI Archivo General de Indias, Sevilla

Indiferente 749, 754, 755, 781.

AGPR Archivo General de Palacio Real, Madrid

Administrativa Leg. 623, 629, 1046, 1079, 1087, 1088, 5245.

Histórica Caja 123.

AGS Archivo General de Simancas

Guerra Antigua Leg. 122.

PE Leg. 11.

CC Libros de Cédulas Reales, 179, 181 y 189.

RGS: Leg. 1621, III, 1621, XII y 1622, III.

Estado Leg.: 2656, 3955 y 4128.

Patronato Real: 88/563 y 15/6.

AHN Archivo Histórico Nacional, Madrid y Toledo

Osuna Legs: 383, 1977, 221-30 (Cartas) y 1648.

Estado Legs: 692

Inquisición, Libros: 59 y 1305.

Consejos, Libros:

1198, 1200, 1201, 1203, 1204, 1205, 1206, 1208, 1209, 1213,
1224, 1225, 1228, 1238, 1243, 1248, 1251, 1252, 1253, 1254,

1255, 1256, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1264, 1266, 1269, 1272, 1276, 1277, 1278, 1279, 1280, 1420, 1426, 1429, 2029,

Consejos Legs:

602, 4412, 4413-4415, 4418, 4419, 4420, 4421, 4422, 4424, 4425, 4426, 4427, 4428, 4432, 4436, 4437, 7107, 7135, 7136, 7137, 7142, 7146, 7147, 7148, 7151, 7154, 7157, 7167, 7168, 7170, 7173, 7177, 7178, 7180, 7181, 7183, 7185, 7187, 7189, 7191, 7194, 7196, 7205, 7206, 7255, 13192, 13193, 13194, 13195, 13196, 13197, 13198, 13199, 13200, 13203/13204, 13207, 13215, 13216, 51438/1.

AHPM

Archivo Histórico de Protocolos de Madrid

Protocolos:

1875, 3477, 4764, 5414, 5436, 5668, 6063, 6065, 6253, 6355, 6378, 8634, 6886, 7490, 7682, 8237, 8240, 8405, 8406, 8634, 8645, 8794, 8901, 8903, 9545, 10336, 10855, 11029, 11049, 11162, 11564, 12006, 12436, 14087.

AMC

Archivo Municipal de Córdoba

Actas Capitulares, Libro 193.
C15.

AMG

Archivo Municipal de Granada

Act. Cap. Libro X.
Act. Cap. Libro IX.

AMS

Archivo Municipal de Sevilla

Sección X Actas Capitulares, 1578, 1ª escribanía, vol. 1.
Sección X, Actas capitulares, 1626, 1ª escribanía, vol. 37
Sección X, Actas capitulares, 1626, 2ª escribanía, vol. 110.
Sección X Acuerdos Capitulares, 1684 2ª escribanía, vol. 151.
Sección XI t. 24.

AMV

Archivo Municipal de Vitoria

AMV 8-2-16
AMV 8-2-17

ARAMS

Archivo de la Real Academia de Medicina de Sevilla

Leg. 1773.

AVM

Archivo de Villa Madrid

Secretaria:

3-162-30, 1-10-59, 1-10-61, 3-91-28, 3-92-5 y 3-93-17.

AZ**Archivo Zabálburu, Madrid**

Carpeta 292/ 24.

Carpeta 292/ 25.

carpeta 292/ 26.

BA**Biblioteca de Ajuda, Lisboa**

BA 51-VI-37.

BCC**Biblioteca Capitular y Colombina, Sevilla**

59124

BNM**Biblioteca Nacional Madrid****Mss:**

918, 1322, 1492, 2346, 2927, 3825, 4227, 8139, 8252, 8180,
10241, 10491, 17858, 18193, 18400, 17858, 18622, 19344, 20747,

VE:

VE 28-12, VE 40-75, VE 25/87, VE 36-41, VE 38-21, VE 191/83, VE
40-75, VE 126/85, VE 154-30, VE/208-45

R:

6797, 6841, 23879, 31254, 31763

BA:

Barciá 1325-1327

Inv. 15478.

Est. 13987

ER 3208

BPP**Biblioteca Publica de Palma de Mallorca**

8690 (24)

BPR**Biblioteca de Palacio Real, Madrid**

II/1148, II/2115, II/2119, II/2122, II/2123, II/2124, II/2126, II/2129,
II/2130, II/2137, II/2142, II/2145, II/2148, II/2149, II/2150, II/2154,
II/2175, II/2179, II/2182, II/2184, II/ 2189, II/4044.

BPZ	Biblioteca Publica de Zamora C-I/ 394.
BUS	Biblioteca Universitaria de Salamanca Ms. 2692.
BUZ	Biblioteca Universitaria de Zaragoza A-51-6.
IVDJ	Instituto Valencia de Don Juan, Madrid Envío 45. Envío 7 (II). Envío 43 (II).
KVC	Kunstsammlung der Veste Coburg Inv. Nr. XII, 2 Inv. Nr. XII, 3.
MBK	Museum der Bildenden Künste, Leipzig Sammlung Rensi, Vol. 12
MCEM	Museo Cerralbo, Madrid Inv 4931
MCM	Museo de Carruajes, Madrid 10008001 10008046.
MDRM	Monasterio de las Descalzas Reales, Madrid 00612070.
ME	Monasterio de El Escorial 10014339
MEM	Museo del Ejercito, Madrid inv. 40597
MMM	Museo Municipal de Madrid Inv. 3152.
MNC	Museu Nacional dos Coches, Lisboa MNC 1

MNM	Museo Naval, Madrid inv. 417 inv. 1214
MNP	Museo Nacional del Prado, Madrid inv. 1230 inv. 1214 inv. 417.
MNyM	Marstallmuseum Nymphemburg (Munich) Kat. 3
PMV	Palacio de los Marqueses de Viana, Córdoba H2, 1466, 1467.
RAE	Real Academia Española, Madrid Mss. 81 Mss. 73
RAH	Real Academia de la Historia, Madrid 9/638, 9/683, 9/ 633, 9/ 3507, 9/ 3550. K-11, K-58, K-72, K-79. Pellicer, t. I, Pellicer, t. 13. A 104.
RBÜ	Residenzschloss Bad Urach Kat. 1, 2, 3, 4, 5 y 6
RMEM	Real Monasterio de la Encarnación, Madrid 00512376.
WLBS	Württembergische Landesbibliothek, Stuttgart Altert. qt 1070.

ABREVIATURAS¹

a: antes de

AIEM: Anales del Instituto de Estudios Madrileños

AEA: Archivo Español de Arte

ARW: Achse, Rad und Wagen

BAE: Biblioteca de Autores Españoles

BRAH: Boletín de la Real Academia de la Historia

BAC: Biblioteca de Autores Cristianos

CC.: Cámara de Castilla

CODOIN: Colección de Documentos inéditos para la Historia de España

Dir. Dirs.: Director, Directores

doc.: documento

ed.: edición, editor

f., fs.: folio, folios

Hrsg. : Herausgeber – editor(es)

inv.: inventario

Kat.: Catálogo

Leg.: Legajo

NBAAEE: Nueva Biblioteca de Autores Españoles

nº: número

p., pp.: página, páginas

PE.: Patronato eclesiástico

RDK: Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte, Munich, 1987.

RGS: Registro General del Sello

s.a. : sin año

¹ Consúltense asimismo las abreviaturas de Bibliotecas y Archivos utilizados

s.f.: sin foliar

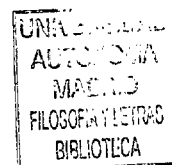
s.l.: sin lugar de edición conocido

ss.: siguientes

T., t.: tomo

UCM: Universidad Complutense de Madrid (Tesis Doctoral)

vol., vols.: volumen, volúmenes



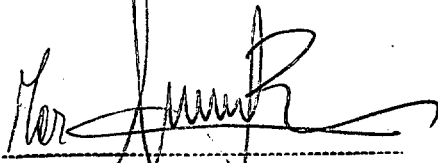
REUNIDO, EN EL DÍA DE LA FECHA, EL TRIBUNAL QUE SUSCRIBE, ACORDO CONCEDER
A LA PRESENTE TESIS DOCTORAL LA CALIFICACION DE SORRESALIENTE CUM LAUDE
MADRID, 30 DE SEPTIEMBRE 2004

EL PRESIDENTE,

EL SECRETARIO,



FDO.: Pedro MOLAS

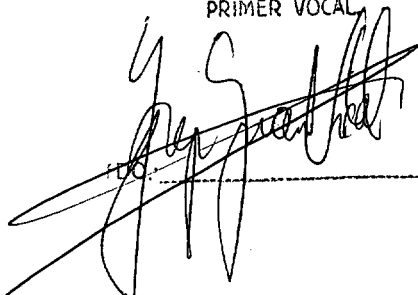


FDO.:

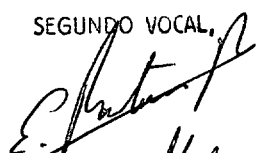
PRIMER VOCAL,

SEGUNDO VOCAL,

TERCER VOCAL,



FDO.:



FDO.:



FDO.:

